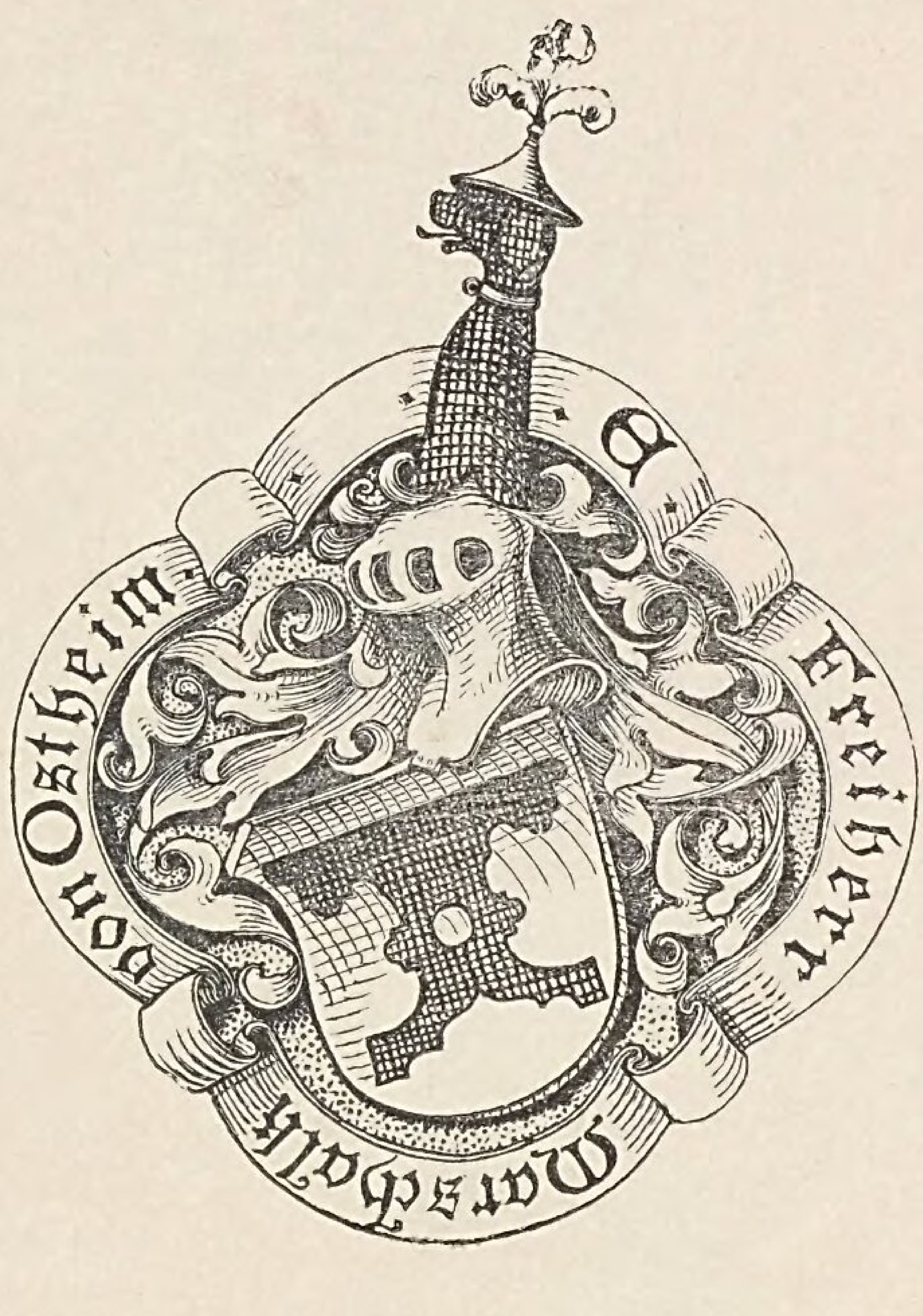

B
Freiherr
Marschalk
von Ostheim

Fränkische Handelspolitik

im Zeitalter der Aufklärung.

Bayerische
Wirtschafts- und Verwaltungsstudien.

Herausgegeben

von

Dr. Georg Schanz,
K. Hofrat, o. ö. Prof. d. Nationalökonomie, Finanzwissenschaft u. Statistik
an der Universität Würzburg.

III. Band.

Dr. G. Zoepfl, Fränkische Handelspolitik im Zeitalter der Aufklärung.

Erlangen und Leipzig.
A. Deichert'sche Verlagsbuchhandlung Nachf.
(Georg Böhme).
1894.

Fränkische Handelspolitik

im Zeitalter der Aufklärung.

Ein Beitrag

zur deutschen Staats- und Wirtschafts-Geschichte

von

Dr. Gottfried Zoepfl,

Sekretär des Vereins für Hebung der Fluß- und Kanalschiffahrt in Bayern,
Nürnberg.

Mit 2 Karten.

„Der Industrie muß unstreitig ein verhältniß-mäßiges Licht vorausgehen. In der Finsterniß hat sie sich entweder nirgends niedergelassen, oder wenn sie durch einen Zufall gleichsam dahin verschlagen wurde, hat selbe doch sich nicht lange erhalten."

Probst von Schulstein („Kurze Beschreibung von der Entstehung und Verbreitungsart der Industrieklassen in den Volksschulen des Königreichs Böheim").

Erlangen und Leipzig.
A. Deichert'sche Verlagsbuchhandlung Nachf.
(Georg Böhme.)
1894.

Herrn

k. Hofrat Dr. Georg Schanz,

o. ö. Professor der Nationalökonomie zu Würzburg

in Dankbarkeit gewidmet

vom Verfasser.

Vorwort.

Das vorliegende Buch ist das Resultat mehrjähriger Quellenstudien, welche der Verfasser als Student begann und in seiner Stellung als Sekretär der unterfränkischen Handels- und Gewerbekammer in Würzburg fortsetzte. Der Gegenstand der Arbeit ist ein sehr begrenzter, denn es werden in der Hauptsache nur einige mitteldeutsche, fränkische Territorien in den Bereich der Darstellung gezogen, das Hochstift Würzburg mit Bamberg, das Kurfürstentum Mainz, die Fürstentümer Brandenburg-Ansbach und -Baireuth; doch fällt auch einiges Streiflicht auf andere Territorien, z. B. auf Kurbayern, die Kurpfalz, die Neckarländer, Frankfurt und Nürnberg. Es war meine Absicht, das gesamte altfränkische Kommerzienwesen, die kleindeutsche Handels- und Verkehrspolitik der vergangenen Epoche, also nicht bloß die diplomatische Seite, sondern auch z. B. das Gütertarifwesen, die Berufsorganisation im Verkehrsgewerbe, die Direktion des Verkehrs ꝛc. zu schildern.

Für diese Begrenzung der Phantasie mag der Gedanke entschädigen, daß innerhalb dieses kleinen Gebietes ein wahrheitsgetreues Bild zu zeichnen und auszumalen nach Kräften versucht wurde.

Es ist nicht jedermanns Sache, derartige — ich möchte sagen — mikroskopische Arbeiten auf dem Gebiete der Kulturgeschichte zu lesen, aber ich halte solche Spezialarbeiten gerade bei der Handelsgeschichte für notwendiger, als die zahlreichen meist mit den Phöniziern beginnenden Darstellungen über die großen Veränderungen im Welthandel, die sich zwar sehr interessant lesen, deren Richtigkeit aber zum größten Teile noch nicht bewiesen ist.

Eine Geschichte des deutschen Handels kann ohne solche Vorarbeiten nicht geschrieben werden, so wenig, wie eine Geschichte der deutschen Handelspolitik.

Ein beträchtliches weiteres Material zur fränkischen und süddeutschen Wirtschaftsgeschichte (auch der älteren Zeit, sowie auch des 19. Jahrhunderts), das bei den Studien zu dem vorliegenden Buche von mir gesammelt wurde, Material über die staatsrechtliche Seite der Handelspolitik, über die technische Seite der Wasserstraßen, über

Gewerbe, Industrieen und Landesproduktion, über Industriepolitik, Straßenwesen (die Entwickelung der Chausseen im einzelnen!), thatsächlichen Handel, seine Formen und Arten u. a. m. habe ich ausgeschieden und den Gegenstand dieser Arbeit auf die Handels p o l i t i k, auf das „Kommerzienwesen" des 18. Jahrhunderts begrenzt. Auch habe ich mich vielfach, wenn die Verhältnisse analog waren, für die Charakteristik nichts neues boten, und ich die Darstellung nicht intensiv, sondern nur extensiv bereichern zu können glaubte, in der Mitteilung des Materials beschränkt. Anderseits bin ich der Ansicht, daß noch verschiedene Gebiete (z. B. das mainzische, bambergische, baireuthische, Nürnberg, Frankfurt, Schweinfurt u. a.) und Zeitperioden der fränkischen Wirtschaftsgeschichte, (bes. die Blütezeit des deutsch-italienischen Zwischenhandels im Mittelalter) eine speziellere Bearbeitung verdienen.

Hat doch die Wirtschaftsgeschichte neben dem wissentschaftlichen auch einen praktischen Wert, selbst wenn keine direkt oder indirekt brauchbaren Erfahrungen in Frage stehen sollten. Wie die politische Geschichte die Wirkung hat, das Nationalbewußtsein zu heben, so ist der Wirtschaftsgeschichte unter Umständen eigen, den Mut, die Initiative für große wirtschaftliche Unternehmungen zu erhöhen. Vielleicht ist jetzt der geeignete Zeitpunkt, den Plan einer großen bayerischen Handels- und Gewerbsgeschichte, eines — natürlich auch das gegenwärtig Bestehende schildernden — Sammelwerkes nach Art der „Bavaria" oder des kürzlich herausgegebenen Buches: „Die Landwirtschaft in Bayern", wieder aufzunehmen. Unter König Maximilian II. sind ja bereits die Materialien für ein solches Werk gesammelt worden und sollen dieselben für einzelne Städte auch schon damals verarbeitet und die Manuskripte im kgl. Reichsarchiv hinterlegt worden sein.

Ich habe nur noch die angenehme Pflicht, allen denen, die mich in der Abfassung meines Buches unterstützten, besten Dank zu sagen, in erster Linie meinem verehrten Lehrer Herrn Professor Hofrat Dr. Georg Schanz, sodann dem verehrlichen Kreisarchiv in Würzburg, insbesondere dem früheren Sekretär, jetzigen Vorstand desselben, Herrn S. Göbl, mehreren Bibliotheken, besonders der Würzburger königl. Universitätsbibliothek.

Würzburg, 15. April 1893.

Dr. G. Zoepfl.

I.

Allgemeine territoriale Verhältnisse.

„Da sind doch Purifikationen heilsam!"
Fränk. Merkur 1747.

Das Objekt unserer Untersuchungen ist das fränkische Land, das Maingebiet.

Der Main ist die uralte Verkehrsstraße, welche vom Rheine her in das Innere Deutschlands und Mittel-Europas führt;[1]) er ist die Lebensader des Frankenlandes und speziell für den fränkischen Handel und Verkehr von entscheidender Bedeutung.

Das ist bei einer Begriffsbestimmung und Orientierung über „Franken" zu berücksichtigen.

Wenn anders es wahr ist, was ein berühmter deutscher Geograph[2]) ausspricht, daß nämlich „der Verkehr sich wie eine Flüssigkeit von den Höhen in die Tiefen herabsenkt", so darf man wohl in Verfolgung dieses Gedankens das Sammelgebiet eines größeren Flusses als ein handelspolitisches Ganzes betrachten. Dem entsprechend dürfte auch die handelsgeschichtliche Forschung den richtigen Weg betreten, wenn sie bei ihrer Arbeit ohne Rücksicht auf politische Grenzen solche, eine handelspolitische Einheit bildende deutsche Gegenden in Einzeluntersuchungen darstellt. Sie wird durch diese Beschränkung nicht nur an Exaktheit gewinnen, sondern vielleicht auch der Entwicklung des deutschen Handels dienen.

Indem wir diesen Weg einschlagen, beschränken wir den Begriff „Franken", der von anderen Gesichtspunkten (z. B. Sprache und Geschichte) aus betrachtet ein sehr schwankender ist, auf das Stromgebiet des Maines. Die Wasserscheide des Maines wird uns zur Verkehrsscheide, und wir erhalten als „Franken" in handelspolitischer Beziehung das auf dem beigegebenen Kärtchen[3]) über das Sammelgebiet des

1) Quetsch: Geschichte des Verkehrswesens am Mittelrhein. 1891.

2) Cotta: Deutschlands Boden, sein geologischer Bau und dessen Einwirkung auf das Leben des Menschen. 1854.

3) Aus Lindley: Beschreibung der Wasserbauten der Stadt Frankfurt (Drucksachen des III. internationalen Binnenschifffahrtskongresses). 1888.

Mainflusses begrenzte Land. Man sieht bei einem Vergleiche dieses Kärtchens mit der beigegebenen historisch-politischen Karte von Franken deutlich, daß der Main der eigentliche Vater des Frankenlandes ist.

Die geographische Lage und Gliederung dieses Maingebietes ist für den Handel und Verkehr desselben bedeutsam.

In dem Gebirge, welches Deutschland in eine Nord- und eine Südhälfte trennt, öffnen sich nur wenige bequeme Durchgänge über niedrigere Einsattelungen und nur 2 Einschnitte, durch welche die Natur in schiffbaren Strömen vollkommen fertige Verkehrsstraßen zwischen Nord und Süd gezogen hat, die Thäler des Rheins und der Elbe.[1])

Hieraus ergibt sich ebenso die Bedeutung des Rheines und der Elbe für das Innere Deutschlands und Europas, wie die des Maines und des Mainthales. Denn der Main ist nicht nur der größte Nebenfluß des Rheines, setzt nicht blos die Rheinverkehrsstraße südöstlich fort nach der Donau hin, sondern sein Lauf reicht auch östlich bis an das Fichtelgebirge, dem Quellengebiet der Eger und der Saale, die zur zweiten großen Verkehrsader Deutschlands, zur Elbe, führen.

Aus dieser geographischen Lage Frankens im Herzen von Deutschland zwischen Mittelrhein und Elbgebiet erklärt sich die Bedeutung der westöstlichen Richtung des Mainverkehrs.

In dieser Richtung bewegte sich nicht blos die den ganzen schiffbaren Mainlauf benützende Schifffahrt, sondern dem Flusse mehr oder weniger parallel ziehen sich auch alte und neuere Landstraßen zur Mainmündung hin.[2])

Der Lauf des Maines bedingte jedoch nicht blos die westöstliche Richtung des fränkischen Verkehrs, sondern er führte auch durch seine Krümmungen eine für den Verkehr bedeutsame Gliederung des fränkischen Landes herbei. Von der Regnitzmündung beginnt der Main in der Form eines großen, weitausgezogenen W durch die Haßberge und den Steigerwald, durch Odenwald und Spessart nebst den Ausläufern des Rhöngebirges sich hindurchzuwinden.[3]) Bei Schweinfurt biegt der

---

1) Hirschfeld: Leipzigs Großindustrie und Großhandel in ihrer Kulturbedeutung. 1887 (nach Petermann).

2) Der Main war für diesen Verkehr natürlich viel wichtiger als die Landstraßen infolge der großen Vortheile, welche die Schiffahrt gegenüber dem Landstraßenverkehr bot. Ersparte man doch bei der Thalfahrt jegliche Fortbewegungskraft, und bei der Bergfahrt konnten weit größere Ladungen als auf der Landstraße mit gleicher Zugkraft transportirt werden, und der Wind kam oft noch als unentgeltlicher Motor hinzu. (Pferde- und Segelschifffahrt!)

3) Ulrici: Das Maingebiet in seiner natürlichen Beschaffenheit und deren Rückwirkung auf die Geschichte, namentlich die Besiedelung und Kultur des Mainlandes. 1885.

Auf Grund der neueren geographischen und kulturhistor. Literatur bearbeitet

Main nach Süden ab bis Marktbreit, fließt dann nach Norden an Würzburg vorbei bis Gemünden, nachdem er die Werrn aufgenommen. Das ist das Maindreieck, bestimmt durch die Städte Schweinfurt, Marktbreit und Gemünden.

Bei Gemünden, wo wir westwärts in das Gebiet des Bundsandsteins [1]) eintreten, mündet der größte rechte Nebenfluß des Mains, die fränkische Saale. Hier beginnt dann das Mainviereck, gekennzeichnet durch die Städte Lohr, Wertheim, Miltenberg und Aschaffenburg. Von der Tauber bis zum Odenwald, nach Süden zum Kocher- und Neckargebiet anschwellend, erstreckt sich der schwäbische Anteil Mainfrankens, eine mäßig fruchtbare aber sehr gut angebaute Gegend.

Unterhalb Aschaffenburg treten die Gebirge zurück und der Fluß tritt in das große Rhein-Mainbecken. Mainz gegenüber vereinigt der 290 m breite Main seine oft braungelben Fluten mit den grünlichen Gewässern des Rheins.

Die eigentümlichen Richtungen der Mainabschnitte spielen eine doppelte Rolle, die einem jeden Stücke eigene und die dem ganzen Flußfaden gemeinsame. Jedes Stück der großen Mainkrümmungen kommt aus einer ganz verschiedenen Gegend und zielt auf eine ganz verschiedene hin — zwischen beiden gleichsam ein verbindender Kanal.

So kommt z. B. das Flußstück zwischen Gemünden und Wertheim aus der Gegend der fränkischen Saale und zielt auf die Taubergegend hin. Alle Ladungen von der Saale her, die für die Taubergegend bestimmt sind, werden in Gemünden ein- und in Wertheim ausgeschifft oder umgekehrt. Aehnlich verhält es sich mit dem Mainstücke Lichtenfels—Bamberg, das die Verbindung mit der Rodach und der Regnitz und weiter nach Süden hin herstellt.

Andere Resultate aber bekommen wir, wenn wir wieder die Längsrichtung des Mainlaufs und die westöstliche Verkehrsströmung ins Auge fassen.

Da ist bei dem Durchbruch des Flusses zwischen Spessart und Odenwald in diesen Gebirgen ein Hindernis für den ungehemmten und freien Verkehr der oberen Hauptmasse des Maingebietes mit der kleineren westlichen aufgebaut. Dadurch ist das Land des unteren Mainlaufes in ganz andere Kreise gezogen, in seiner Entwickelung und in seinen

---

namentlich auch mit Benutzung des Sammelwerkes „Bavaria, Landeskunde des Königr. Bayern.“ 1865.

1) Ueber die geologischen Verhältnisse des Maingebietes s. bes. Gümbel: Die geognostischen Verhältnisse des fränk. Triasgebietes (Bavaria Bd. IV); Sandberger in der Würzburger gemeinnützigen Wochenschrift. Die weitere Spezialliteratur s. Sandberger: Uebersicht der Mineralien des Regierungsbezirkes Unterfranken und Aschaffenburg (Geognostische Jahreshefte, IV. Jahrgang, Kassel 1892).

Schicksalen anders bedingt worden. Es ist geradezu ein Abschnitt des Rheinthales geworden.[1])

Für den Verkehr sind die großen Mainkrümmungen zwischen Schweinfurt und Aschaffenburg stets ein Hindernis gewesen, da sie den Flußlauf verdoppeln und wegen der hohen Uferberge schwer umgangen und schwer durchstochen werden konnten. Allein in anderer Beziehung ist der so gegliederte Mainfluß recht segensreich geworden.

Andere Flüsse, wie z. B. der Oberrhein oder der Lech, spalten sich öfters in viele Arme, umschließen in ihrem Bette eine Menge sumpfiger, waldiger, schilfiger oder sandiger Inseln und überschwemmen von Zeit zu Zeit ihre Nachbargegend. In solchen Gegenden ist der Uebergang schwierig und eine Ueberbrückung dieser Flüsse ist vielfach unmöglich. Dabei konnten dieselben, wenn — wie beim Lech — ein ganz gestreckter Lauf hinzukam, eine Völkerscheide werden.

Ganz anders geartet ist der Main: minder breit und viel gewunden setzt er einer Ueberbrückung weniger Schwierigkeiten entgegen. Daher hatte er schon frühzeitig zahlreiche Uebergänge, wie die Orts- und Städte-Namen: Haßfurt, Schweinfurt, Ochsenfurt, Trennfurt, Lengfurt, Frankfurt u. v. a. beweisen. Heute verbinden sehr zahlreiche Brücken und Fähren die beiden Mainufer bis in das Mündungsgebiet.

Niemals hat also der Main als trennende Kluft zwischen der Volkstümlichkeit, den Lebensrichtungen und den Schicksalen der anwohnenden Bevölkerung eine Bedeutung erlangt. Die Art des Flusses hat vielmehr einen lebhaften Handel und Verkehr hinüber und herüber, eine innige Verschmelzung beider Seiten begünstigt. Der Fluß ist dadurch, daß er nicht in gestrecktem Laufe, sondern in vielfachen Krümmungen das fränkische Gebiet durchfließt, in viel höherem Grade die eigentliche Verkehrsader des Landes geworden, indem so ungleich mehr Städte, Orte und Gegenden an dem Segen der Wasserverkehrsstraße Anteil hatten.[2]) —

Wenn der Mainfluß den Verkehr des fränkischen Landes vor allem auf die westöstliche Richtung hinwies, so bedurfte das Land, das sich zwischen Nord- und Süddeutschland als ein breites Band hinzog, natur-

---

1) Die Krümmungen des Maines sind wohl unter allen deutschen Flüssen einzig in ihrer Art: Der gerade Abstand zwischen Quelle und Mündung beträgt 277,5 km, die Laufentwicklung dagegen 600 km.

2) Gercken in seiner Reise-Beschreibung macht gelegentlich der Erwähnung Ochsenfurts a./M. die zutreffende Bemerkung, diese Mainstädte seien längs des Maines hingebaut, wie fast alle Städte, die an großen Strömen erbaut sind, indem wahrscheinlich Fischer und Schiffer die erste Anlage gemacht haben. Gewöhnlich wird man auch schmale Straßen finden, weil sich alles nach dem Strom gedrängt, der in alten Zeiten die Hauptnahrung den Einwohnern gab.

gemäß auch der Verbindung nach Norden und Süden. Diese Verbindung besorgten die **Landstraßen**, zu deren Anlage das fränkische Land ganz vorzügliche natürliche Bedingungen darbot und die in Verbindung mit dem Mainflusse Franken wegen seiner Lage zu einem Durchgangslande ersten Ranges machen mußten.

Die wichtigsten Landverkehrsstraßen Frankens waren: 1)

Vor allem die große Straße Regensburg—Nürnberg—Würzburg—Aschaffenburg—Frankfurt—Mainz; sie war die Hauptverkehrsstraße zwischen den Ländern des Mittel- und Niederrheins und den Donauländern bis hinab nach Linz und Wien. Diese Straße vermittelte nicht nur den bedeutenden Transitverkehr vom Rhein- und Donau-Gebiet, sondern zum großen Teile auch den Güterverkehr des fränkischen Landes selbst, des zwischen Rhein und Donau gelagerten Maingebietes, wobei die Städte Würzburg, Kitzingen, Nürnberg und Regensburg eine hervorragende Rolle spielten. Ebenso wichtig wie für den Güterverkehr, war diese Straße für den Personenverkehr aus den Donauländern nach dem Rheine, insbesondere aus den habsburgischen Erblanden nach den katholischen rheinischen Kurfürstentümern und den Niederlanden. Auf dieser Straße zogen deutsche Kaiser zur Krönung und Karawanen von Krämern zur Messe nach Frankfurt a. M.

Von Würzburg ab teilte sich der Hauptzug dieser Straße, vermutlich infolge des Bestrebens, den „furchtbaren" Spessart zu umgehen, in zwei Abzweigungen: Würzburg — Bischofsheim — Miltenberg—Frankfurt und Würzburg—Karlstadt—Hanau (zur „Birkenhayner Straße"). Der Hauptast ging mitten durch den Urwald des Spessart bei Lengfurt über den Main nach Rohrbrunn, Straßbessenbach, Aschaffenburg ꝛc.

Rechts von dieser Hauptverkehrsader des Rhein-Donauverkehrs zweigte bei Würzburg der von hier nach Schwaben, Tirol und Italien führende Straßenzug ab: Würzburg—Ochsenfurt—Uffenheim—Ansbach—Gunzenhausen; dann Gunzenhausen — Ingolstadt — München und Gunzenhausen—Donauwörth—Augsburg.

Die direkte Verbindung von Würzburg ins württembergische und badische Land, nach Heilbronn, Stuttgart, Heidelberg, Straßburg, war in schlechtem Zustande und wurde erst gegen Ende des 18. Jahrhunderts verbessert und mehr in den Vordergrund gerückt.

Ebenso waren die Landstraßen, welche diese südwestliche Linie von

---

1) Vergl. hierzu die beigegebene Karte von Franken. Es dürfte noch eine interessante Aufgabe der Verkehrsgeschichte werden, zu zeigen, wie sich aus dem alten Land- und Flußstraßennetz der vergangenen Kulturperiode unser modernes Eisenbahnnetz entwickelt hat, wie die mannigfachen Verschiebungen verursacht wurden und wie sie auf Volkswirtschaft und Kultur gewirkt haben.

Würzburg ab nach Norden fortsetzten, noch um die Mitte des 18. Jahrhunderts in schlechtem Zustande. Es war dies die Straße, welche von Würzburg über Meiningen in das Elbgebiet nach Thüringen und Sachsen und die, welche über Hammelburg und Fulda in das Wesergebiet führte.

Dagegen waren die Straßen, welche dem Laufe des oberen Maines in ihrer Richtung entsprachen und bei Würzburg in den großen Straßenzug Regensburg—Nürnberg—Würzburg—Frankfurt einmündeten, stets besser im Stande gehalten, schon wegen der engen Verbindung der beiden fränkischen Residenzen Bamberg und Würzburg. Es war dies die Straße von Würzburg über Dettelbach, Ebrach, Bamberg, Baireuth nach Böhmen, Sachsen und Schlesien, sodann die noch mehr dem Maine sich anschmiegende Straße Würzburg—Schweinfurt, Haßfurt, Bamberg, die hier mit der ersterwähnten Verbindung Würzburg—Bamberg über Baireuth zc. weiterführte.

Hier in Bamberg mündeten diese Straßen in den eigentlichen nordsüdlichen Straßenzug von Mainfranken, der von Nürnberg ausging und weit bedeutender war, als der von Würzburg nördlich in das Weser- und Elbgebiet führende Verkehrsweg. Es war dies die große Straße, welche von Leipzig über Sonneberg nach Koburg führte, in Koburg einige gleichfalls aus Sachsen kommende Seitenzüge aufnahm und dann in Franken eintrat, durch den Itzgrund nach Bamberg und von da, der Regnitz entlang, bis Nürnberg zog.[1])

Diese Straße war neben der großen Verkehrsstraße Regensburg—Nürnberg—Würzburg—Frankfurt die bedeutendste Landverkehrslinie in Franken und beide zusammen waren, wie wenigstens aus zeitgenössischen Urteilen zu entnehmen ist, im 18. Jahrhundert wohl die bedeutendsten Verkehrsstraßen in Deutschland.

In Nürnberg fand der nordsüdliche Straßenzug ein reiches Netz anschließender Verkehrsstraßen. Abgesehen von der Hauptlinie Regensburg—Würzburg wurde die Straße Leipzig—Nürnberg direkt nach Süden weitergeführt, nach Augsburg (der Schweiz, Tirol und Italien) über Schwabach — Roth — Weißenburg — Donauwörth, nach München (Tirol, Italien) über Regensburg, Neustadt a. D. und Ingolstadt.

Während aber in Würzburg nur der vom Maine vorgezeichnete direkt westöstliche und der Rhein-Donauverkehr von Nordwesten nach Südosten sich begegneten, war Nürnberg Knotenpunkt nicht blos der Rhein-Donau-Verkehrsstraße und des nordsüdlichen Verkehrs, sondern hatte auch reichliche Verbindungen nach Westen und Südwesten, nach Osten und Nordosten. Der Straßenzug von Nürnberg über Er-

---

1) In Forchheim wurden bereits viele Güter der Schifffahrt übergeben, da die Regnitz mit kleinen Frachtschiffen belebt war.

langen, Baireuth, Hof und Eger, sowie der fernere von Nürnberg nach Amberg ꝛc. einerseits, der Straßenkomplex von Nürnberg über Ansbach, Rothenburg, nach Heilbronn, Stuttgart, Straßburg, Basel ꝛc. anderseits, hoben die zentrale Bedeutung der Stadt Nürnberg ganz außerordentlich, und nur dadurch, daß Würzburg am Mainflusse und damit an der für die Güter wenigstens wichtigsten Verkehrsstraße von Franken lag, war es befähigt, mit Nürnberg die Bedeutung eines natürlichen Brennpunktes des fränkischen Verkehrs zu teilen. —

Unter den für den Verkehr damals bedeutsamsten Städten in Franken sind, abgesehen von Mainz, Frankfurt, Nürnberg, Würzburg, Bamberg, noch zu nennen Hanau, Aschaffenburg, Miltenberg, Wertheim, Mergentheim, Rothenburg o./T., Ansbach, Gunzenhausen, Baireuth, Hof, Koburg, Meiningen, Schweinfurt, Kitzingen, Breit und Steft (Marktbreit und Marktsteft).

Was die Größe und Bedeutung dieser Städte anlangt, so muß man sich hüten, den Maßstab der Gegenwart auf das 18. Jahrhundert zu übertragen. Städte wie Würzburg und Bamberg gehörten zu den hervorragendsten Residenzstädten des alten deutschen Reiches. Manche große Stadt der Gegenwart, namentlich solche mit großem Handel und mit großer Industrie, waren damals entweder noch gar nicht vorhanden, oder standen doch, was Pracht, Bildung und Intelligenz, Lebensweise und Fremdenverkehr anlangt, tief unter diesen längst überflügelten fränkischen Residenzstädten.[1])

Ebenso vorsichtig muß man bei der Beurteilung der kleineren Provinzialstädte sein, für die man heute oft einen geringschätzigen Ausdruck hat. Die kleineren Städte am Maine und in Franken überhaupt, die zu Ende des 18. Jahrhunderts etwa 2—5000 Einwohner hatten, waren der Hauptstadt Würzburg weit ebenbürtiger als etwa heute, ja in Bezug auf Handel und Verkehr war eine Stadt wie z. B. Kitzingen der Hauptstadt sicherlich überlegen. Es ist uns heute fast unverständlich, mit welcher Achtung und Wichtigkeit in den Quellen oft von kleineren Ortschaften gesprochen wird.

Der moderne Gegensatz zwischen Großstadt und Provinz — wobei die erstere an der Hypertrophie und die letztere an der Auszehrung leidet — war der damaligen Zeit in Franken und auch im übrigen Deutschland unbekannt. Es gab in Deutschland eine Unmasse namhafter Städte und Städtchen, wie es eine Unmasse von Herrschaften gab, Städte, die nicht wesentlich unter einander hervorragten und von denen jede sich zu-

1) „Bamberg kann, da sie so viel Zeichen der Pracht und des Wohllebens hat, eine der schönsten Städte Deutschlands mit mehrerem Rechte genannt werden, als manche andere, von denen man dieses sagt“ (Nikolai's Reisebeschreibung).

traute, sich mit allen anderen messen zu können. Städte, wie Berlin, Breslau, Leipzig, München heute sich darstellen, Städte, welche das Leben ganzer Provinzen und Länder beherrschen und vielfach aufsaugen, gab es damals nicht.

Die Einwohnerzahl der kleineren Städte war verhältnißmäßig groß, die der größeren verhältnißmäßig gering.[1]) Die Stadt Würzburg[2]) hatte bei einer Volkszählung, welche Bischof Friedrich von Würzburg im Jahre 1571 dem Würzburger Magistrat anbefahl, mit Ausnahme der Stifter, Klöster, Spitäler und Armenhäuser 8590 Einwohner. Da sich im 17. Jahrhundert die Einwohnerzahl in Franken sehr verminderte, dürfte die Stadt Würzburg im 18. Jahrhundert nicht viel mehr Einwohner gehabt haben (etwa 12—15000). Kitzingen hatte zu Anfang dieses Jahrhunderts ca. 5000 Einwohner. Heute ist das Verhältnis anders. Würzburg hat zur Zeit 61039 Einwohner, Kitzingen nicht viel mehr als damals (7507).

Die Städtebildung wurde durch die Zersplitterung der Landeshoheit in Franken begünstigt infolge der Ansiedlung an den Burgen. Wir finden in Franken eine große Anzahl kleiner Residenzstädte. In anderen Gegenden Deutschlands, wie z. B. in Bayern, knüpft die Städtebildung mehr an ökonomische Momente an, und wir finden dort dann die große Anzahl von ausgedehnten „Märkten", welche in Franken fehlen. Die Bildung der Verkehrszentren sowie auch der Zug der Landstraßen wurden in Franken also nicht nur durch die geographische, sondern in hohem Maße auch durch die politische Gliederung des Landes bedingt. —

Politisch genommen ist das Sammelgebiet des Maines in seiner oberen Hauptmasse das „Franken", welches der fränkische Kreis des alten deutschen Reiches umschloß.

Der ganze durch den Spessart getrennte untere Abschnitt des Maingebietes dagegen gehörte politisch zum Rheingebiete und zwar zunächst zu den beiden rheinischen Reichskreisen, zum oberrheinischen und niederrheinischen Kreise. Ein Theil von Fulda (Sinngebiet), das ganze Gebiet der Kinzig (die Hanauischen Fürstentümer ꝛc.), dann die zur Mainstrecke Frankfurt—Mainz rechts deklinierenden Gegenden gehörten zum oberrheinischen Kreise. Das den ganzen unteren Mainlauf von Mainz bis Miltenberg einnehmende, in den Spessart hinein bis Lohr sich erstreckende, südlich bis an die Tauber, die Jagst und den Neckar sich hinziehende kurmainzische Gebiet, kleine Teile von Hessen-Darm-

---

1) Bamberg hatte nach Gercken etwa 18000, Nürnberg 30000, Rothenburg a./T. 8000 Einwohner.

2) Scharolds Beiträge zur Chronik von Würzburg. 1821.

stadt und linksmainische Teile von Hanau bildeten zusammen den fränkischen Anteil am niederrheinischen Kreise.

Im übrigen war das Maingebiet so ziemlich komplet im fränkischen Kreise vereinigt. Nur die koburgische Gegend fehlte noch, während das hennebergische Land geographisch bereits zum Wesergebiet gehört. Im Südwesten finden sich in Hohenlohe, Limpurg und einem Teile von Anspach bereits einige entschieden schwäbische Neckarländer. Im Süden erstreckt sich die Wasserscheide der Donau einigermaßen in den fränkischen Kreis hinein, während im Osten, wo Rednitz und Pegnitz gegen Vils und Naab die Grenzlinien des fränkischen Kreises bedingen, nur im baireuthischen Lande durch Eger und sächsische Saale die Wasserscheide und die politischen Grenzen sich nicht ganz decken.

Das als Einheit gedachte Mainstromgebiet grenzte im Osten an das Eger- und Elbgebiet, an das Königreich Böhmen, im Nordosten an das Kurfürstentum Sachsen, dann weiter an den Komplex der sächsischen und thüringischen Fürstentümer mit dem zur Elbe führenden Saalefluß. Im Norden an das Gebiet der Weser, zunächst an das der Werra und Fulda mit dem Hochstift Fulda und der Landgrafschaft Hessen-Kassel. Im Nordwesten liegen die Rheinlande, gleichfalls ein Konglomerat von kleinen Territorien, unter welchen als Grenzgebiete vor allem Hessen-Darmstadt und Nassau in Betracht kommen. Im Südwesten ist das Neckargebiet gelagert, zunächst zu beiden Seiten des Rheines und des Neckars die Kurpfalz, dann weiter, an den Neckar sich anschließend, das Herzogtum Württemberg, während dem Laufe des Rheines folgend, gegen Süden das badische Land sich hinzieht. Südlich folgt dann zwischen dem Lech und dem obersten Laufe der Donau der Komplex der ungemein zahlreichen kleinen schwäbischen Territorien, welcher das württembergische Land von den bayerischen Ländern trennte. Diese sowohl wie die oberpfälzischen Lande, zum Donaugebiete gehörig, repräsentieren Bayern im Südosten.

Dieses umfangreiche und wirthschaftlich bedeutende, im Herzen Deutschlands liegende Maingebiet war im vorigen Jahrhundert politisch sehr zersplittert. Die „Großmächte" in dieser territorialen Welt waren im Osten Brandenburg-Baireuth,[1]) sodann im Südosten Brandenburg-Onolzbach (Ansbach); im Zentrum lag das Fürstenthum Würz-

---

1) Das schwäbische Geschlecht der Hohenzollern erwarb um 1192 die Burggrafenwürde zu Nürnberg; durch Heirat und Fehde wußten die Burggrafen ihr Besitztum stattlich zu mehren und erlangten durch Karl IV. die förmliche Anerkennung ihres Reichsfürstenstandes.

Unter dem Burggrafen Friedrich V. fand zuerst eine Teilung der hohenzollernschen Ländermassen in der Weise statt, daß sein älterer Sohn Johann das Land auf dem Gebirge oder das Burggrafentum oberhalb des Gebirges (Fürsten-

burg [1]) mit Bamberg [2]) durch Personalunion vereinigt und als dritte „Großmacht" im Westen das Kurfürstentum Mainz. [3])

---

tum Baireuth oder Kulmbach), sein jüngerer, Friedrich VI., das Land zu Franken oder das Burggrafentum Nürnberg unterhalb des Gebirges (Fürstentum Onolzbach oder Ansbach) erhielt.

Friedrich I. gab das sogenannte Hohenzollernsche Hausgesetz, demzufolge die Mark Brandenburg mit allen zugehörigen Ländern dem Kurfürsten allein zugehören, die fränkischen Länder aber in mehr als zwei Teile niemals geteilt werden sollten. Nach Albrechts Tode im Jahre 1486 entstand eine märkische und eine fränkische Linie der Hohenzollern, letztere starb jedoch 1603 aus, worauf die fränkischen Fürstentümer an die jüngeren Söhne des Kurfürsten Johann Georg fielen, Christian und Joachim Ernst, welche die beiden Linien Baireuth und Ansbach stifteten. Jene starb 1768 mit dem Markgrafen Friedrich Christian aus, worauf das Fürstentum Baireuth dem Fürsten von Ansbach zufiel. Der Flächeninhalt von Baireuth betrug 72 □ Meilen, der von Ansbach 68 □ Meilen.

(Karl Wolff: Die unmittelbaren Teile des ehemaligen römisch-deutschen Kaiserreiches nach ihrer früheren und gegenwärtigen Verbindung. 1873.)

Näheres über Baireuth-Ansbach siehe besonders Göß: Statistik des Fürstentums Ansbach, Ansbach 1805 und Fikenscher: Statistik des Fürstentums Baireuth, München 1811, letztere eine die gewöhnlichen, damals Mode gewordenen statistisch-topographischen Werke weit überragende Arbeit. Ganz besonders kommt hier noch in Betracht von Hardenberg: General-Bericht über die Verwaltung der Fürstentümer Ansbach und Baireuth von 1792—1797 (Manuskript im Geh. Staatsarchiv zu Berlin). —

1) Das Bistum Würzburg wurde 741 von Bonifazius gestiftet und Mainz untergeben. Die Bischöfe brachten im Laufe der Jahrhunderte zahlreiche Besitzungen der benachbarten fränkischen Grafen und Herren an sich und nannten sich seit 1120 Herzoge von Ostfranken; der Flächeninhalt betrug ca. 87 □ Meilen.

2) Das Bistum Bamberg wurde 1007 von Kaiser Heinrich II. gestiftet, unmittelbar unter den Papst gestellt und zumeist mit dem Gebiete der ehemaligen Grafschaft Babenberg ausgestattet. Durch die Reformation, welche der Bischof Weigand von Redwitz (1522—1556) vergebens zu unterdrücken sich bemühte, verlor das Bistum mehr als die Hälfte seiner Besitzungen und war seitdem sehr oft mit Würzburg unter einem Bischof vereinigt. Der Flächeninhalt betrug ca. 65 □ Meilen. (Karl Wolff a. a. O.)

Nach den in d. Jahren 1785 u. 86 zu Leipzig erschienenen statistischen Tabellen deutscher Territorien hatte Würzburg 96 □ Meilen Größe, 250 000 Einwohner und 2604 Einwohner auf der □ Meile. Bamberg 58 □ Meilen, 156 000 Einwohner und 2690 im Verhältnis zur □ Meile. Meiners (kleinere Länder- und Reisebeschreibungen 1794) berechnet für Würzburg 95 □ Meilen und 260 000 Einwohner. Nach der Bevölkerungsliste v. J. 1798 waren es 265376 s. u. S. 16. Näheres über Bestandteile, Größe, Grenzen und Bevölkerungszahl, Fruchtbarkeit 2c. des Hochstiftes Bamberg s. Schneidawind: Versuch einer statist. Beschreibung des kaiserl. Hochstifts Bamberg, Bamberg 1797. Näheres über das Hochstift Würzburg s. Schöpf: Historisch-statist. Beschreibung des Hochstifts Würzburg; v. Schultes: Histor. Bemerkungen über den successiven Länderzuwachs des Bistums Würzburg und die Kritik dieses Buches von Stumpf: Prüfung der histor. 2c. 1799.

3) Dieses Territorium war auf beiden Seiten des Rheines, ober- und unter-

Neben diesen größeren Territorien finden wir eine Reihe kleinerer, die sich, wie ein Blick auf die Karte zeigt, gerade da mit einer gewissen Naturnotwendigkeit am zahlreichsten entwickelten, wo der Mainfluß eine seiner großen Krümmungen macht. Die Höhepunkte und Tiefpunkte der Krümmungen mußten bei der selbständigen Bedeutung der einzelnen Mainabschnitte für den Handel und Verkehr eine große Wichtigkeit haben, um so mehr, als nur hier auch die größeren Nebenflüsse einmünden konnten, die sich zwischen den Krümmungen des Hauptflusses wegen der kurzen Wasserscheide nicht entwickeln konnten. Und so entsprachen diese Höhe- und Tiefpunkte der Flußkrümmungen etwa den Knotenpunkten unserer modernen Verkehrsmittel.

An der ersten großen Krümmung des Mains liegt im würzburgischen Gebiete die freie Reichsstadt Schweinfurt.[1]) Der Main fließt sodann eine Zeitlang in einer südlichen Ausbiegung durch einheitliches würzburgisches Gebiet; an dem Tiefpunkte dieser Krümmung partizipierten neben Würzburg (namentlich mit Ochsenfurt und Kitzingen) die Markgrafschaft Brandenburg-Ansbach mit Steft, das Fürstentum Schwarzenberg [2]) mit Breit, die Grafschaft Limburg mit Sommerhausen.

---

halb der Einmündung des Mains, dann auch noch ein gut Stück an diesem letzteren Flusse aufwärts in einem großen Bogen gelagert, aber vielfach durchbrochen von den Gebieten des Landgrafen von Hessen-Darmstadt, der freien Stadt Frankfurt, des Wormser und des Speierischen Bischofs, der Grafen von Erbach u. A. Zu Mainz gehörten auch mehrere nicht unbedeutende Enklaven im Hessischen und Thüringischen, hier namentlich Erfurt mit ziemlich großem und reichen Gebiete. Als Größe des Kurfürstentums Mainz wird angegeben 167 □ Meilen, 115 für das Erzstift Mainz, 12 für das thüringische Gebiet und 40 für das Eichsfeld. (Festenberg-Packisch: Geschichte des deutschen Zollvereins mit besonderer Berücksichtigung der staatlichen Entwicklung Deutschlands. 1879). Näheres s. Winkopp und Höck: Magazin für Geschichte, Statistik, Literatur und Topographie der sämmtlichen geistlichen deutschen Staaten, Zürich 1790.

1) Die Reichsstadt Schweinfurt ist sehr alt. Bereits im Jahre 750 wird zuerst die Schweinfurter Markung erwähnt. Die Stadt hatte Mark- und Burggrafen, wurde aber später an die Grafen von Henneberg und von diesen wieder zur Hälfte an das Hochstift Würzburg verpfändet, löste sich aber selbst wieder aus. Die von würzburgischem Gebiete umgebene und am Maine gelegene Stadt besaß ein Gebiet von 2 □ Meilen und 3 Dörfern. (Wolff a. a. O.)

Näheres über Schweinfurt s. bes. Stein: Geschichte der Stadt Schweinfurt. 1873.

2) Die Grafschaft Castell, die Herrschaft Wiesentheid, die Herrschaft Limpurg-Speckfeld (deren Hauptbestandteil in Schwaben lag), die mit Schwarzenberg vereinigte Herrschaft Seinsheim — diese Territorien sind unwichtig für den fränkischen Handel. Näheres s. Wolff a. a. O. Auch Spezialliteratur ist für die kleineren Territorien vorhanden, z. B. Viehbeck: Statist.-histor.-geogr. Beschreibung der Grafschaft Castell in Franken. 1808.

Sodann fließt der Main wieder längere Zeit durch einheitlich politisches Gebiet, nämlich durch würzburgisches Land, bis zum zweiten nördlichen Höhepunkt der Laufentwicklung, an welchem früher die Grafschaft Rieneck[1]) die Hauptmacht war, während im 18. Jahrhundert nach der Teilung dieses Territoriums neben Würzburg (Gemünden) das Kurfürstentum Mainz (Lohr) Anteil hatte.

Die nächste südliche Ausbiegung zeigt wieder territoriale Zersplitterung; hier liegt die Grafschaft Wertheim,[2]) ferner das kurmainzische Miltenberg; Würzburg hat sich an diesem wichtigen Platze wenigstens eine Enklave in Freudenberg reserviert. — Hierauf fließt der Main (ähnlich wie vorher durch das Würzburgische) nach Norden durch einheitlich mainzisches Gebiet, um an der letzten nördlichen Ausbiegung nochmals von mehreren Reichsständen besetzt zu werden. Wir finden hier die hanauischen[3]) Territorien, neben Kurmainz die Reichsstadt Frankfurt[4]) mit ihrem Gebiete und Hessen.

Abseits vom Maine, dem Laufe der in handelspolitischer Beziehung wichtigen Tauber folgend, erwähnen wir von Wertheim aufwärts noch das Territorium des Deutsch-Herrenordens (Mergentheim),[5])

---

1) Die Grafen von Rieneck starben schon 1559 aus, worauf das Land zwischen Würzburg, Mainz und der Kurpfalz geteilt wurde. Mainz verkaufte dann den Hauptanteil seines Besitzes an die Grafen von Nostiz. Zu Ende des 18. Jahrhunderts umfaßte die Grafschaft den Anteil des Grafen von Nostiz-Rieneck und den Anteil des Erzstiftes Mainz mit dem Amte und der Stadt Lohr a./M.

2) Die Grafschaft Wertheim gehört jetzt zum Teil zu Baden, zum Teil zu Bayern (Kreis Unterfranken).

3) Mainz hatte von alters her das Uebergewicht am Untermaine; die anderen Herren am Untermain waren die Münzenberger, Hagenauer, Birkenbacher, Dornberger, Eppensteiner, Eisenberger, Falkensteiner ꝛc. und die Reichsstadt Frankfurt. Die vornehmsten unter ihnen waren die Katzenellenboger, die aus dem Verfalle der andern sich erst zu vergrößern und am Maine auszubreiten suchten. Es waren dies wohlbegüterte Vornehme und, wenn es hoch kam, königliche Ministerialen. Die hessischen Häuser brachten die Besitzungen dieser Herren in späteren Zeiten nach und nach an sich.

(Graf Fugger von Kirchheim: Abhandlung über die Grenzen der dem hohen Churthume Mainz über den Mainstrom von Lohr bis an dessen Ergießungen in den Rhein zustehenden Oberherrschaft.) 1786.

Näheres s. „Geographische Beschreibung der Grafschaft Hanau-Münzenberg“, Hanau 1782.

4) Das Bemerkenswertheste über die Reichsstadt Frankfurt im 18. Jahrh. findet sich in Gercken: Reisen durch Schwaben, Bayern, die angrenzende Schweiz, Franken ꝛc. in den Jahren 1779—85 IV. Theil („Von der freien Reichsstadt Frankfurt a./M.“).

5) Der Deutsche Orden hatte bedeutende Besitzungen in Franken, welche in die Aemter Tauberamt, Neckaramt und Oberamt Ellingen eingetheilt waren. Mergentheim war, nachdem der Orden seine meisten Besitzungen in Preußen verloren hatte, Residenz des Ordens. Heute ist das Ordensgebiet ein Bestandteil

das Fürstentum Hohenlohe und die Reichsstadt Rothenburg.[1]) Besonders hervorzuheben ist schließlich noch die etwas abseits von dem Maine gelegene Reichsstadt Nürnberg[2]) nebst Gebiet, die handelspolitisch durchaus zu den an der ersten südlichen Ausbiegung des Mains interessierten fränkischen Territorien gehört.

Die übrigen Territorien des fränkischen Kreises und Mainfrankens liegen teils dem fränkischen Handel zu fern, teils sind sie zu unbedeutend.[3])

Unter allen diesen Territorien hatte Würzburg (mit Bamberg) für die fränkische Handelspolitik die größte Bedeutung, da seine Verkehrsinteressen seiner Lage entsprechend sich ganz auf Franken und auf die Mainstraße beschränkten, während für Mainz der Rhein die wichtigste Handelsstraße war und auch für Frankfurt außer dem fränkischen Handel noch ganz andere wichtige Handelszüge in Betracht kamen; Brandenburg dagegen hatte zu wenig Besitz am Maine, um eine bedeutendere Rolle zu spielen; es war in dieser kleinen Welt zu wenig „Seemacht“.[4])

---

des Königreichs Württemberg. (Heller: Handbuch für Reisende in dem ehemal. fränk. Kreise. 1828.)

1) Die freien Reichsstädte in Franken waren: Frankfurt, Nürnberg, Rothenburg, Schweinfurt, Weißenburg, Windsheim.

2) Das Bemerkenswerteste über die Reichsstadt Nürnberg im 18. Jahrh. findet sich bei Nicolai: Beschreibung einer Reise durch Deutschland und die Schweiz im Jahre 1781 I. Bd. (Fast ganz der Stadt Nürnberg gewidmet.) S. außerdem bes. die Reisebeschreibungen von Blainville und Keyßler.

3) Das Fürstentum Hohenlohe ist heute ein Hauptbestandteil des Königreichs Württemberg; es hatte wenig Beziehungen zu Mainfranken. Die Stifte Fulda und Eichstätt — letzteres heute ein Bestandteil der bayerischen Provinz Mittelfranken — kommen für den Mainhandel weniger in Betracht. Die gefürstete Grafschaft Henneberg war zu Ende des 18. Jahrhunderts zerteilt an das Kurhaus Sachsen, an die herzoglichen Häuser Sachsen-Weimar, Sachsen-Meiningen, Sachsen-Gotha, Koburg-Saalfeld, Sachsen-Hildburghausen und an Hessen-Kassel. Heute ist das Land teils preußisch, teils den sächsischen Herzogtümern gehörig. Die Grafschaft Erbach, heute ein Hauptbestandteil von Hessen-Darmstadt, liegt dem fränkischen Handel zu ferne. Die Herrschaft Reichelsberg (Schönborn), im südlichsten Teile der heutigen Provinz Unterfranken, die heute württembergischen Herrschaften Welzheim und Hausen, sind für unsere Darstellung ohne Bedeutung.

4) Das brandenburgische Franken bildete in vielen Punkten einen Gegensatz zu dem hochstiftlichen Franken, das sich schon in der religiösen Beziehung dokumentierte. Mit den Fürstentümern Würzburg und Bamberg zusammen bildete das brandenburgische Gebiet den weitaus beträchtlichsten Bestandteil des fränkischen Kreises, eines der fruchtbarsten Gebiete im Zentrum des alten deutschen Reiches.

In dem brandenburgischen Franken blühte neben dem Ackerbau die Industrie, während der Handel von Natur schon nicht besonders begünstigt war; in dem katholischen Franken waren neben der Landwirtschaft für den Handel günstige natürliche Bedingungen vorhanden.

Die Reichsstadt Nürnberg hatte wohl die bedeutendsten Manufakturen und neben Frankfurt den beträchtlichsten Eigenhandel im Kreise, war aber den in ihrer Vereinigung mächtigen Hochstiften Würzburg und Bamberg gegenüber — was handelspolitische Aktion anlangt — mehr passiv als aktiv.[1])

Mit der dargestellten politischen Gliederung des Frankenlandes ist jedoch die politische Zersplitterung noch nicht genügend charakterisiert. Das ganze Land war vielmehr noch durchsetzt mit ritterschaftlichen Gebieten, mit den Hoheitsrechten von Stiftern, Klöstern und Abteien, wozu noch die ganerbschaftliche Ortsverfassung in einigen Gegenden kam.[2])

Nach Biedermann[3]) gab es einzelne Ortschaften von sehr mäßigem Umfange, die wenigstens ein Dutzend verschiedene Gerichtsherrschaften hatten und im fränkischen Kreise allein weit über hundert solche, über welche die Landeshoheit und die Gerichtsbarkeit getheilt waren. Zur Veranschaulichung der damals herrschenden politischen Verhältnisse mag als Beispiel der fränkische Itzgrund vorgeführt werden.

Da stößt man oft auf eine Reihe von Schwierigkeiten, wenn man für ein einzelnes Dorf, für ein Stück Weg, für eine Brücke u. dergl. die Landeshoheit feststellen will.

In einem Artikel „Bemerkungen auf einer Reise von Koburg nach Bamberg" im „Fränkischen Merkur"[4]) heißt es: „In Gleußen setzt man den ersten Fuß ins Bambergische. Gleußen ist ein sehr wohlhabender Ort und faßt gegen 41 Höfe in sich. Es hat eine ganerb-

---

1) Ueber den Handel von Frankfurt und einiger anderer dieser fränk. Knotenpunkte s. Gercken a. a. O., namentlich auch eine Schilderung des Meßverkehrs. Nürnberg und Augsburg standen damals der Reichsstadt Frankfurt weit nach, obwohl beide — die erstere besonders in Ansehung von Kunstsachen und Gewerben und die andere wegen ihres Handels nach Italien — noch bedeutend waren.

2) Ueber die Ritterschaft in Franken s. „Des heil. röm. Reichs unmittelbarer freyer Ritterschaft der 6 Ort in Franken Ordnungen und Privilegien". 1720; dann das neuere Werk Roth von Schreckenstein: Geschichte der ehemaligen freien Ritterschaft in Schwaben, Franken und am Rhein. 1870.

Zum Hochstift Würzburg gehörten folgende Klöster: Eberach, Brombach a./T. Komburg bei Schwäb. Hall, Oberzell, Unterzell, Theres, Bildhausen, Neustadt, Triefenstein, Schönthal.

Der Domprobstei gehörten verschiedene Orte und Ämter, z. B. Ochsenfurt, auch das Domkapitel hatte größere Besitzungen. Die Bevölkerungsliste des Hochstifts Würzburg für 1798 weist neben 223,951 unmittelbaren Unterthanen noch 41,425 mittelbarer auf, die sich wieder auf 24 Herren verteilen, größtenteils Abteien, Probsteien, Stifter, Karthausen.

3) Biedermann: Deutschlands politische, materielle und soziale Zustände im 18. Jahrhundert. 1854.

4) Fränk. Merkur 1797 H. 2 ff.

schaftliche Verfassung. Die Ganerben sind: Die Bambergische Abtei Banz, das herzoglich Sachsen-Koburgische Haus und die Grafen von Rotenhan auf Merzbach. Diese Verfassung ist in dem Thale des Itzgrundes einheimisch. Hier gründet sich die Herrschaft an einem Orte auf die Lehen, über die man die vogteiliche Gerichtsbarkeit hergebracht hat. Wer nun in irgend einem Orte Lehen mit der Vogteilichkeit besitzt, seien es viele oder wenige, der ist ein Ganerbe. Wirklich besitzt das gräflich Rotenhanische Geschlecht nur einen Hof zu Gleußen, auf den es sich die Jurisdiktion vorbehalten hat, ob es gleich die Einkünfte desselben seiner im Domstifte zu Bamberg gestifteten Vikarei zugewendet hat. Soll eine solche Verfassung wahrhaft gut sein und beglückende Vorteile gewähren, so müssen sich die verschiedenen Ganerben freundschaftlich die Hände bieten; wo das nicht ist, wo mißtrauische Eifersucht den Apfel der Zwietracht unter sie geworfen, oder gar Vergrößerungssucht von Seiten des einen Ganerben alle Verhältnisse zerstört hat, da läßt sich wenig Gutes von ihr hoffen. In Gleußen ist die Verfassung besonders auffallend.

In Rücksicht der Abtei Banzischen Lehen ist das Hochstift Bamberg in allem Anbetrachte Lehnsherr. Es besteuert sie, übt den Zent aus, und hat hiermit sowohl nach einheimischen, als preußischen Grundsätzen die vollkommene Landeshoheit. Die koburgischen Lehen stehen ohnedies unter der Landeshoheit des Fürstentums Koburg, und der gräflich Rotenhanische Hof ist reichsunmittelbar und dem Ritterorte Baunach einverleibt. Koburg ist Kirchenherr und setzt den Pfarrer ein, den es speziell dazu anweiset, alle Konsistorialfälle, auch von den Banzischen Lehen- und Vogteileuten an sich und vor die Gerichtsbarkeit des herzoglichen Konsistoriums zu ziehen, und so das Erkenntnis in selben der Abtei Banz, als ihrem wahren Lehen- und Vogtei- und dem Hochstifte Bamberg, ihrem Ober- und Landesherrn zu entreißen.

Über die Dorfs- und Gemeindeherrschaft sind Bamberg und Koburg noch immer im Streite bei den Reichsgerichten befangen, und aus dieser Ursache wird auch an der Kirchweihe kein öffentlicher Tanz aufgeführt. Ferner ist Unfind(en), (nach der gemeinen Aussprache Üfelt) ein ganerbschaftliches Dorf, eine halbe Viertelstunde von der Sachsen-Hildburghausischen Stadt Königsberg in Franken. Es hat sehr viele Ganerben, die alle Jahre einen Ganerbentag hatten, nämlich 1. das fürstliche Hochstift Würzburg; 2. das herzogliche Haus Sachsen-Hildburghausen; 3. das Kloster Theres; 4. den Freiherrn von Altenstein; 5. den Freiherrn von Lichtenstein; 6. den Freiherrn von Rotenhan; 7. den Freiherrn von Truchseß zu Bundorf und 8. die Segnitzische Familie zu Schweinfurt. Die Unterthanen der fünf letzteren steuern zum Ritterkanton Baunach; die drei ersteren hingegen haben sich jeder-

zeit gegen die ihren Unterthanen von diesem Kanton abgeforderten Rittersteuern geregt. Jede Ganerbschaft hat über ihre Unterthanen die vogteiliche Gerichtsbarkeit; die peinliche hingegen übt die zwischen Würzburg und Sachsen-Hildburghausen gemeinschaftliche Zent Königsberg aus.

Sachsen-Hildburghausen setzt den Pfarrer und Schulmeister als Kirchenpatron ein.“[1])

---

1) Zu dieser Darstellung des Reisebeschreibers nun macht die Redaktion des Fränkischen Merkur nachfolgende Bemerkungen: „Der Herr Verfasser der Reisebeschreibung scheint viele Vorliebe für Bamberg zu haben. Ich zweifle, ob seine Behauptung mit der Landeshoheit im Itzgrund ganz richtig ist. Die Einwohner des Itzgrundes sind entweder adelige oder klösterliche Unterthanen, nur wenige hat Würzburg, Bamberg keinen. Was von den adeligen Besitzungen nicht unmittelbares Eigenthum ist, geht nach Würzburg zu Lehen. Würzburg übt die Zent im Itzgrunde aus; das Würzburger Landrecht gilt. Also eher von Würzburg könnte man sagen, es habe die Landeshoheit. Allein weder Würzburg noch Bamberg hat hier Landeshoheit; es ist zwischen Würzburg und der Ritterschaft im Itzgrunde eben das Verhältniß, wie in mehreren Gegenden des so vermischten fränkischen Kreises; es ist eben ein Durcheinander, für das man keinen Namen hat.

Die klösterlichen Besitzungen im Itzgrunde waren vor Zeiten wahrscheinlich adelige Besitzungen, die entweder angekauft oder dahin verschenkt worden sind und hat also weder Würzburg noch Bamberg ein Landeshoheitsrecht gehabt. Daß die Abteien Banz und Langheim unter dem Bischof von Bamberg stehen, daraus folgt nicht, daß es über ihre unmittelbaren Besitzungen Landeshoheitsrechte habe. Wenn in strittigen Fällen Bamberg auf Verlangen sich seiner Abteien angenommen und in der Folge ein Landeshoheitsrecht daraus abgeleitet hat, so ist dies ein Mißbrauch. So wird es sich wohl mit Gleußen verhalten. Dieses Dorf war wahrscheinlich ein ganerbschaftliches Dorf, woran Koburg Theil hatte oder Mitganerbe war; nach und nach hat es um sich gegriffen, und da mag Bamberg ins Spiel gezogen worden sein. Als Beweis meiner Behauptungen führe ich das Kloster Langheimische Gut Tambach an. Es liegt zwischen Koburg und Seßlach. Rings herum ist alles würzburgisch. Dieses Gut gehörte ehedem als ein unmittelbares Eigentum der Lichtensteinischen Familie zu. In den gottseligen Zeiten kam es durch ein Vermächtnis an das Kloster Langheim, in den dazu gehörigen Dörfern übt Würzburg die Zent aus, übrigens aber übt Würzburg keine Hoheitsrechte und Bamberg hat in jener Gegend gar nichts zu suchen. Der gesuchte Schutz zog oft Prätensionen nach sich, die aber widerrechtlich sind. Hemmendorf gehörte unstreitig auch der Lichtensteinschen Familie und war also ebenfalls ein unmittelbares Eigentum, wo weder Bamberg, noch Würzburg, noch Koburg etwas zu suchen hatte. Denken Sie sich nur den Übelstand bei Hemmendorf: Koburg will Schutzherr sein und behauptet sich als Landesherr, das Kloster ist Vogteiherr und Würzburg übt den Zent und die Kirchenherrschaft aus. In Religions- und Erziehungssachen halten sich die Einwohner an den Pfarrer zu Lahn, wohin sie in die Kirche gehen: Da sind doch Purifikationen heilsam!“

Einige andere Beispiele ganerbschaftlicher Verfassung in Franken (Ostheim und Bammersdorf) s. Bernhard: Franz Ludwig von Erthal. 1852.

So glich in der That Franken in politischer Beziehung einem Lande, das in Schollen aufgelöst war, welche in steter Reibung und Bewegung waren und keinen festen Halt bieten konnten. —

So verwickelt die äußeren politischen Verhältnisse in Franken waren, ebenso wirr zeigt sich die Staatsverwaltung.[1])

Wir beschränken uns auf das Notwendigste.

Der Titel des Fürsten von Würzburg[2]) war: „Des heiligen römischen Reiches Fürst und Bischof zu Würzburg, Herzog zu Franken."

---

1) An Quellenmaterial für eine Darstellung der Staatsverwaltung in den fränkischen Territorien, speziell im Fürstentum Würzburg, fehlt es nicht. Die ganze Staatsverwaltung ließe sich darstellen: Das Finanz- und Steuerwesen, das Militärwesen im Krieg und Frieden, das Gesandtschaftswesen, das Accisweſen, die Polizei, das Münzwesen, das Beamtentum, dessen Titel- und Gehaltssystem, die Justiz, das Monopolienwesen für einzelne Handels-, Industrie-, Manufakturen- und Gewerbszweige, das Konzessions- und Verpachtungssystem, das Verhältnis des Hofes zum Staate, das Schulwesen und tausend andere Dinge. So könnte man Striche und Farben geben für die Verwaltungsgeschichte und deren Perioden im großen hier an einem Genrebild im kleinen. Und gerade das ausgehende 18. Jahrhundert, eine Zeit, in welcher auf fast allen Gebieten Reformen versucht und das Bestehende in das helle Licht der Kritik gestellt wurde, wäre der richtige Zeitpunkt für die Aufnahme eines solchen Bildes. Besonders wichtige Quellen hiefür sind die Hofkammer- und Gebrechenamtsprotokolle. Speziell über das Finanzwesen im hochstiftl. Franken s. auch Bundschuhs finanzgeschichtl. Abhandlung in den „Manigfaltigkeiten aus der fränkischen Erdbeschreibung und Geschichte" 1807, dann Schöpf a. a. O., ferner im Archiv des histor. Vereins von Unterfranken 1841. Außerdem: „Der Staats- und Hofhaushalt zu Würzburg unter der Regierung Friedrichs von Wirsberg" in Stumpfs „Denkwürdigkeiten der deutschen, insbes. fränk. Geschichte." 1802. 3. Heft. Weiteres in den Miszellen desselben Heftes. — Über Bambergische Finanzgeschichte s. „Histor. Versuch über die geistliche und weltliche Staats- und Gerichtsverfassung des Hochstifts Bamberg" von M. H. Schubert.

Hofrat Mayer: Versuch einer Abhandlung über Steuern und Abgaben im Allgemeinen, dann vorzüglich im Hochstifte Bamberg. 1795. — Über Abgaben im Ansbachischen und deren Geschichte s. Göß, a. a. O.

2) Näheres über Würzburg s. Schöpf a. a. O.; dort auch Ausführliches über die Stellung der Konfessionen im Fürstentume, eine genaue Darstellung des Schulwesens und eine interessante ausführliche Beschreibung des Hergangs bei der Fürstenwahl. Ferner Büschings „Erdbeschreibung", dann insbesondere: „Kurzer Abriß der seither geführten Staatsverwaltung im Hochstift Würzburg." Diesem höchst seltenen Buche (es wird von der Bibliothek des unterfränkischen Kreisarchivs mit Recht wie ein Schatz behütet) gehört ein Platz in der deutschen Litteraturgeschichte. Es ist 1803 anonym erschienen. Verfasser sind nach der Ansicht des Oberbibliothekar Ruland mehrere Autoren gewesen, darunter vielleicht auch der durch seine späteren politischen Schicksale bekannte Hofrat Professor Dr. W. Behr. Behr ist auch späterhin durch seine staatswissenschaftlichen Schriften hervorgetreten, so z. B. durch die „Andeutungen über die finanziellen Momente der neuen Verfassung des bayer. Staates." Würzburg 1818. Zu dieser Ansicht Rulands vergl. „Bayer. Volksblatt" 1829. Beilage zu Nr. 18.

Die Staatsgewalt war in dem fürstlichen „Kabinet" konzentriert. Von hier aus wurden alle Dikasterien und Nebenstellen durch Reskripte und Landesmandate angewiesen. Die Landstände bestanden seit Ende des 17. Jahrhunderts nicht mehr, nur das Domkapitel beschränkte noch einigermaßen die absolute Souveränität des Fürsten und hatte in besonders wichtigen, durch die Wahlkapitulation näher bestimmten Fällen, z. B. in der Schatzungsanlage, seine Zustimmung zu erteilen.[1]) Die Regierung zerfiel in eine weltliche und in eine geistliche.[2]) An der Spitze der weltlichen stand der „geheime Rath", welcher seiner historischen Bestimmung nach das Staatsinteresse gegenüber dem Hofe zu vertreten hatte,[3]) aus einem Ministerium der Landstände aber allmählich ein Werkzeug des Hofes geworden war. Auf den gelehrten geheimen Räten, welche gegenüber den adeligen eine eigene Bank bildeten, lastete die Arbeit.

Besonders wertvoll für das Verständnis der Würzburgischen Staatsverfassung in der Zeit des aufgeklärten Absolutismus ist die Schrift: „Von dem Verhältnis des Staates u. der Diener des Staates gegen einander im rechtlichen und politischen Verstande von Dr. J. M. Seuffert, würzb. Hof- und Regierungsrath, geheimer Referendarius und Professor der Rechte." 1793. Vergl. hierzu die herbe Kritik in „Kurzer Abriß 2c."

1) Das zu Franz Ludwigs Zeiten zu Recht bestehende Staatsgrundgesetz war der zwischen dem Fürsten und dem Domkapitel im Jahre 1748 abgeschlossene Haupt- und Grundrezeß, der durch die Wahlkapitulationen jedesmal näher bestimmt wurde.

2) Näheres über die geistliche Regierung, deren Oberhaupt natürlich auch wieder der Fürst war, s. die angeführte Litteratur. Die geistliche Regierung spielte schon dadurch vielfach in die weltliche hinüber, weil der Fürst vom Domkapitel gewählt wurde und weil alle höchsten Beamten-, insbesondere die Präsidentenstellen der Dikasterien durch Mitglieder des Domkapitels besetzt wurden.

3) Sein eigentlicher Ursprung weist ihn unverkennbar auf diese Pflichten hin. Die ersten Spuren seiner Entstehung findet man unter der Regierung des Bischofs Johann II. und in dem damals gefertigten Rezesse vom Jahre 1425, wo es nach dem Eingange, in welchem die mißliche Lage des Hochstiftes geschildert wird, also heißt: „Und haben darum mit guter Vorbetrachtung, und zeitlichen Rath, den wir oft und dick darum gehabt und darin gar ernstlich nach unser bester Vernunft und Verstand uns ersucht, und miteinander vereint haben, und überkommen sind, 27 Personen, mit obengenannten Capitel, Abten, Prälaten, Grafen, Ritter, Herren und Knechten, der obengenannten Landschaft nach unserer bester Verständniß durch gemeines nutz willen, daß obengenannten Stifts Landten und Leuten erkoren, gewelet, dazugegeben und genannt. Dieselben 27 sollen weßen und Ordnung nach ihrer besten Vernunft und Verständniß ihres Gemüths, begriffen, machen und setzen. — Dieselben 27 sollen 3 aus ihnen geben und kießen; — und dieselbe 3 sollen bei unsren gnädigen Herrn und einem jeglichen nachkommenden Bischoff an seinem Hof sein mit deren Räthen er dann angefehrlich täglich zufallende Sachen handeln soll."

Unmittelbar nach dem Regenten und als Repräsentant desselben dirigierte der „Statthalter" die Funktionen des geheimen Rats. Die Statthalterschaft hat mit

Das zweite, für spezielle wirtschaftsgeschichtliche Untersuchungen wichtige Dikasterium im Fürstentume war der Regierungs- oder Hofrath mit einem Präsidenten und Kanzler, dann wieder einer adeligen und einer gelehrten Bank von Räten. Man unterschied in diesem Kollegium hauptsächlich vier Ämter, nämlich das Gebrechenamt, das Rats-, das Lehn- und das Malefizamt. Das erstere Amt ist für volkswirtschaftliche Materien wichtig.

Die Gegenstände, welche beim Gebrechenamte abgehandelt wurden, waren alle „Jurisdictionalia“; alles was Privilegien und Zünfte betraf; die Streitfragen in Hinsicht der Grenzen und Markungen, der Viehhütung und Weiden; Sachen, welche das Auszehnden und die Art desselben angingen, also zumeist Gegenstände volkswirtschaftlicher Art.[1])

Das platte Land des Hochstifts wurde hinsichtlich der weltlichen Regierung in Zenten und Ämter eingeteilt. Die ersteren umfaßten die peinliche Gerichtsbarkeit, welche ein Richter unter dem Namen eines Zentgrafen ausübte. Die Ämter hingegen waren die Organe der Zivilgewalt. Sie wurde ausgeübt von den sogenannten Amtsleuten und Verwesern (Keller), welche zugleich richterliche, Polizei- und Finanz-Beamte waren. Die Oberaufsicht über mehrere Ämter hatten die sogenannten Oberamtsleute. In den Landstädten gab es nebst diesen allgemeinen Landesverwaltungen auch noch gewisse Magistrate, welche eine Art von Jurisdiktion hatten, die durch die Stadtschultheißen und die Ratsverwandten ausgeübt wurde. Sie standen bald unmittelbar unter dem Amte, bald unmittelbar unter der Regierung selbst. In den Dörfern endlich und den offenen Plätzen finden wir Schultheißen oder Schöppen, die in geringeren Dingen die Amtsgewalt hatten und die Angelegenheiten der Orte und Gemeinden besorgten, oder, wenn sie wichtigen Inhaltes waren, vor die Behörde brachten.

Im ganzen wurde das Territorium Würzburg außer der Hauptstadt in 55 Ämter eingeteilt (Oberamt, Zentamt, Kellerei).

Die Staatsverwaltung im Fürstentum Bamberg war fast ganz die gleiche wie die würzburgische.

Überbleibsel der ehemaligen Landschaftsverfassung waren in Bamberg noch die Einrichtungen des Ober-Einnahme-Kollegiums und des X

---

dem geheimen Rate ähnlichen Ursprung, ähnliche Bestimmung und ähnliches Schicksal. Die ersten Spuren desselben finden sich in dem Eide des schon erwähnten Bischofs Johann II. vom Jahre 1423. Ihr Zweck war, die landständische Gewalt in einem Oberhaupte zu konzentrieren.

1) Die weiteren Dikasterien der weltlichen Regierung: Hofgericht, Kaiserl. Landgericht, der Obere Rat, der Vizedom, das Rüge- und Feldgericht sind für unsere Darstellung ohne spezielles Interesse. (Näheres s. bes. Büsching a. a. O., dann Schellhaas' Darstellung des Würzburger Landrechts.)

Kammerumgeldamtes.[1]) Auch in Bamberg war das für volkswirtschaftliche Angelegenheiten wichtigste Organ das zweite Dikasterium des Landes, hier Landesregierung oder Hofrat genannt.

Das ganze Hochstift Bamberg wurde eingetheilt in 43 Bezirke (neben der Hauptstadt), welche wieder verschiedene Benennungen hatten (Kammeramt, Amt, Pflege 2c.).[2])

Die für die Handelspolitik wichtigsten Organe der Staatsverwaltung waren in den beiden Fürstentümern die Hofkammer und die Kommerzienkommission. Die würzburgische Hofkammer gehörte zu dem Finanzdepartement des 2. Dikasteriums, der „Regierung" und bestand aus dem Hofkammerpräsidenten, dem Konsulenten, den Räten, den Sekretären und einem Oberregistrator. Gegenstand ihrer Verhandlungen waren fast alle Zweige der Verwaltung und der Volkswirtschaft, da ja wohl bei allen das finanzielle Moment von Bedeutung war.

Die Bambergische Hofkammer besorgte unter anderem „alle fürstlichen Kammer- und Tafelgüter, das Betragen der Kastner in Verwaltung der fürstlichen Domänen, die Kammerlehen, Kammerkonsense, das Hofdepartement, das Umgeld, die Stadt- und Schnellwage, das Niederlagshaus, die Zölle, Forste, das Berg- und Hüttenwesen und die aus diesen Quellen fließenden Einkünfte."

Was die Kommerzienkommissionen anlangt, so ist vorauszuschicken, daß aus den Dikasterien sich allmählig eine ganze Reihe von ständigen Kommissionen losgelöst hatten, welche eine Art Spezial-Ministerien darstellten. So bestanden innerhalb der Bambergischen Regierung u. a. eine Schulkommission, eine Ober-Armeninstituts-Kommission, welcher die Unter-Armen-Kommission 2c. untergeordnet war, eine Polizeikommission,

1) Bei dem ersteren saßen nebst dem Abte von Michelsberg oberhalb Bamberg, im Namen der übrigen Prälaten, ein Deputierter von seiten des Domkapitels und einer von seiten des Stadtmagistrats zu Bamberg. Dieses waren ehedem die Deputierten, die die Landstände aus ihren Mitteln zur Landschaftskasse ernannten. Da die Landstände in der Folge nicht mehr zusammenkamen, so bildete sich nachher aus dieser Deputation das fürstliche Obereinnahmekollegium.

In den Geschäftskreis der Obereinnahme gehörten alle Landeseinnahmen und Ausgaben und das sich darauf Beziehende, als: Steuern, Weg-, Rauch- und Schanzgeld 2c. Bei dem Kammerumgeldamte war ein Deputierter des Domkapitels und einer des Bambergischen Stadtmagistrats.

2) Näheres über die Staatsverwaltung von Bamberg s. außer Büsching (a. a. O.) und den anderen zeitgenössischen großen topographischen Encyklopädien Schneidawind (a. a. O.). Besonders eingehend ist hier das Steuerwesen, das Schulwesen und die Organisation und Stellung der Konfessionen behandelt. Wir erfahren da z. B., daß die Zahl der Protestanten in der Stadt Bamberg im Jahre 1790 nur 83 war, und daß die verordnungsmäßige Anzahl der in der Stadt Bamberg geduldeten Juden sich auf 60 belief. Auch findet man in diesem Buch reichliche weitere Litteraturangaben.

die Landeskulturkommission, das Bergkollegium; hieran reihten sich die Wege- und Bau-Kommission und die Kommerzien-Kommission, „welche untersucht, ob derjenige, der eine Handlung errichten will, die erforderlichen Handelskenntnisse habe, das verordnungsmäßige Vermögen besitze und die vorgeschriebenen Bedingnisse erfüllt habe.“ Die Wege- und Bau-Kommission sorgte nicht nur allein für die Anlegung neuer Chausseen, sondern auch dafür, daß die bereits angelegten in gutem Stande erhalten wurden, und prüfte auch die Bauvorschläge und Pläne, die jeder Privatmann vorzulegen gehalten war, ehe er ein neues Gebäude unternahm.

Im Würzburgischen trat besonders die Kommerzienkommission hervor, welche ganz wesentlich wichtigere, als die eben erwähnten Befugnisse der Bambergischen Kommerzienkommission hatte und so ziemlich alles auf Handel, Schiffahrt und Industrie Bezügliche umfaßte. Später wurde die Straßenbau-Kommission besonders wichtig.

Die hochstiftliche Staatsverwaltung war somit kein Muster von Klarheit und präziser Abgrenzung der Gewalten.[1]

Zutreffend findet sich dieselbe mit wenigen Worten charakterisiert in der kritischen Schrift: „Kurzer Abriß der Staatsverwaltung rc.“ Da heißt es unter Anderem:

„Schon das Schwanken im Begriffe beweist, daß die würzburgische Regierung und Verfassung nicht das Werk eines Künstlers sind, der nach bestimmten Principien die Maschine zusammensetzte. Überall entdeckt sich das Spiel des Zufalls, der ein Aggregat von Organen zusammenwarf, die dann so zur Not das große Rad des Staates in Bewegung setzten. Nirgends die Spur eines Systems. Es ist deswegen schwer, von der würzburgischen Staatsverwaltung einen Umriß zu entwerfen. Denn zeichnet der Schriftsteller die verschiedenen Gewaltzweige einzeln, wie sie vor ihm liegen, so läuft er Gefahr, von dem Leser beschuldigt zu werden, daß er keine Ordnung beobachtet habe; giebt er sich aber Mühe, etwas Einklang in dieses Chaos zu bringen, so geht ein Teil des Treffenden vom Gemälde verloren. In der Regierung des Hochstiftes Würzburg war kein gemeinnütziger Zusammenhang anzutreffen. Keine Gewalt unterstützte die andere auf eine zweckdienliche Weise, keine war mit der anderen durch ein Band der

---

1) Dabei ist noch zu berücksichtigen, daß die halb oder ganz selbständige Verwaltung der Stifter, Probsteien, Prälaturen rc. die Größe des Verwaltungsapparates ebenso vermehrte, wie die Unklarheit der Verhältnisse. Mit Recht bemerkt Bernhard (a. a. O.): „Die Mannigfaltigkeit von Vogtei- und Eigentumsrechten der Fürstbischöfe, der Kapitel der Stifter und Klöster machte eine Menge Kanzleien und Beamten notwendig, so daß nirgends der Deutsche so leicht und so häufig zu seiner eigentlichen Bestimmung gelangte, Kanzleibeamter zu werden, als in geistlichen Staaten.“

Gemeinschaft und der Wechselwirkung hinlänglich verknüpft. Kommissionen aller Art trugen das ihrige zur Lähmung einer konzentrierten Energie bei. Überall schlang das Kabinet seine Kette um die mannigfaltigen Staatszweige, nicht, um sie zu verbinden, sondern um sie zu fesseln."

Speziell über die Finanzwirtschaft, welche bei unseren volkswirtschaftlichen Untersuchungen ganz besonders interessiert, äußert sich derselbe Autor:

„Wenn man sagt, es existieren in unserem Staate ein Finanz- und Kameral-Kollegium, so heißt dies nichts weiter als: es ist ein Collegium von Männern vorhanden, deren Hauptbeschäftigung dahin geht, erstens die Einkünfte aus den Domänen des Fürsten und was dahin gehört, zu erheben; die Quellen derselben, gleichviel, ob zum größten Schaden des Landes oder Einzelner, soviel als möglich zu vermehren, die Ausgaben des Regenten davon zu bestreiten, und ihm über Ausgabe und Einnahme Rechnung zu stellen; zweitens nach einem seit Jahrhunderten eingeführten — offenbar schlechten — Fuß (Schatzung) Steuer und eine Menge anderer benannter Abgaben von den Unterthanen zu exequieren und solche, sobald sie nicht hinzureichen scheinen, nach eben jenem Fuße zu erhöhen." [1])

In den weltlichen Territorien Ansbach und Baireuth hatte man gleichfalls eine der hochstiftlichen sehr ähnliche veraltete Regierungsorganisation, bis gegen Ende des Jahrhunderts durch die königlich preußische Regierung, insbesondere durch deren Statthalter in Franken, von Hardenberg, dem später in Preußen selbst so berühmt gewordenen Staatsmanne, die gründlichsten Reformen vorgenommen wurden.

Die Grundverfassung [2]) der Fürstentümer Ansbach und Baireuth beruhte abgesehen von der allgemeinen Reichsverfassung [3]) und dem Lehnsverbande mit Kaiser und Reich, [4]) auf den Hausgesetzen und Verträgen,

---

1) Die Angaben der zeitgenossischen Schriftsteller über die Finanzlage sind bei der damals üblichen Geheimhaltung aller staatlichen Angelegenheiten sehr unzuverläſſig und gehen auch auseinander. Büsching (a. a. O.) schätzt die bischöflichen Einkünfte im Hochstift Würzburg auf 400—500 000 fl.; Risbeck (Briefe eines reisenden Franzosen über Deutschland 1784), die des viel ärmeren Hochstifts Bamberg auf 700 000 fl. — Gercken berechnet die gesamten Einkünfte des Hochstifts Würzburg auf jährlich 1 Million Gulden und hält Würzburg für das reichste bischöfliche Stift in Deutschland. Wenn man Würzburg und Bamberg zusammennehme, so blieben Köln und Trier weit zurück. — Die Schuldenlast betrug nach einer Angabe im Fränk. Merkur (Jahrgang 1795 S. 16) beim Regierungsantritt des letzten Fürsten in Bamberg 180 000 fl.

2) Hardenberg, a. a. O.

3) Im Kreise war der Markgraf von Ansbach neben dem Fürstbischof von Bamberg ausschreibender Fürst und Kreis-Direktor.

4) Doch wurden thatsächlich die Lehen gleich denen der übrigen größeren deutschen Staaten längst nicht mehr wirklich empfangen.

dem Pacto Friedericiano, und schließlich auf den ständischen Rechten der Unterthanen. Zu den Landesständen gehörten früher die Prälaten, der Adel, die Städte und der Bauernstand.[1])

1) „Die Landtage wurden vor Alters oft für die beiden Fürstentümer gemeinschaftlich gehalten, oft auch gesondert, zuletzt in jedem besonders. Zur Zeit der Reformation fielen die säkularisierten Prälaturen weg; die deutschen Ordens-Komture, die Prälaten von Ebrach und Langheim hörten auf, die Landtage zu besuchen, der Adel strebte nach Unabhängigkeit, errang solche beinahe ganz, indem er sich an die Reichsritterschaft anschloß; nur die Städte und der Bauernstand blieben, und die voigtländische Ritterschaft bildete gewissermaßen einen besonderen Stand. Welches auch vor Zeiten die Befugnisse der Stände gewesen sein mögen, so ist doch so viel unstreitig, daß sie sich nach der jetzigen Verfassung bloß auf die Einwilligung zu neuen Steuern und auf das Recht beschränken, die Mitaufsicht über das Steuer-Rechnungswesen zu führen und einer einseitigen Disposition über die landschaftlichen Gelder zu anderen Zwecken als den Bedürfnissen des Landes zu widersprechen, endlich Vorstellungen wegen der Landesangelegenheiten zu machen und sich über Gesetze und Verordnungen gutachtlich zu äußern. Jedoch sind auch oft Steuererhöhungen nach dem einmal festgesetzten Fuß ohne Zuziehung der Stände gemacht worden und unzählige Verordnungen, ohne sie um ihr Gutachten zu befragen.

Im Fürstentum Baireuth wurden die Landtage von Zeit zu Zeit fortgehalten; es erschienen aber nur die Städte und die Deputierten des Bauernstandes dabei. Schon im Anfang des 17. Jahrhunderts errichtete man 3 Ausschüsse, den größeren, mittleren und engeren, deren jeder, wenn er zusammenberufen wird, aus Vollmacht gesamter Stände, die nicht mehr in allgemeinen Versammlungen erschienen, und für alle verbindlich handelt. Bei dem letzten 1769 nach dem Regierungsantritt des Markgrafen Alexander gehaltenen Landtage sind nur die mittleren und engeren Ausschüsse beisammen gewesen, nämlich von jeder der 6 Hauptstädte Kulmbach, Baireuth, Hof, Wunsiedel, Neustadt a. d. Aisch und Erlangen und von den Nebenstädten Kreußen und Münchberg zwei Deputirte, denen man seitens des Bauernstandes zwei Syndici beigeordnet hatte. Den Rezeß, welcher erst den 20. April 1771 zu stande gekommen ist, hat aber bloß der engere Ausschuß, nämlich die Syndici der sechs Hauptstädte, vollzogen, und auch dieser ist nur seitdem zur Abhörung der Ober-Einnehmerei- oder Hauptsteuerkassenrechnungen zusammengekommen. Der erwähnte Rezeß bestätigt im ganzen die älteren Privilegien der Stände und ertheilt auf einige Gravamina Entschliessung. Sowohl diese als jene gehen vorzüglich auf die städtischen Gewerbe und Vorrechte, auf die Konkurrenz der Stände zu neuen Auflagen und zur Erhebung und Verwaltung der landschaftlichen Einkünfte. In Absicht auf neue Steuern heißt es aber ausdrücklich in diesem Rezeß: „Man werde ab Seiten des Landesherrn, falls die höchste Not eine Vermehrung der Steuerlast erfordern sollte, den Ausschlag nicht anders als nach dem bisherigen Herkommen veranstalten lassen. Die Ansbachischen Stände sind lange nicht beisammen gewesen, weil der Steuerfuß immer derselbe geblieben ist und keine Regierungsveränderungen, wodurch eine neue Linie succedierte, vorgefallen sind." (Hardenberg, a. a. O.)

Zur Verwaltung der Landessteuern und übrigen landschaftlichen Einnahmen war im Baireuthischen ähnlich wie in Bamberg ein besonderes landschaftliches Kollegium angestellt, welches aus einem Landschaftsdirektor und vier Landschafts-

Die fürstlichen Kollegia waren nach Büsching (a. a. O.) das geheime Ratskollegium, dann das Hof- und Regierungs- auch Justizratskollegium, welches seit 1752 in zwei besondere Senate abgeteilt war, das Kammer- und Landschaftsratskollegium, der Lehnhof, das Konsistorium und Ehegericht.

Das platte Land [1]) des Fürstentums Ansbach wurde vor der preußischen Regierung in 15 Oberämter eingeteilt, denen noch etliche 60 Ämter (Vogt-, Richter-, Stadtvogtei-Ämter und Klosterverwaltungen) einverleibt waren. Unter der preußischen Verwaltung wurde das Fürstentum in 6 Kreise eingeteilt, welche eine Reihe von Städten und Ämtern enthielten.

Das Fürstentum Bayreuth zerfiel in das Oberland und das Unterland. Ersteres zerfiel wieder in 11 größere Bezirke (Amtshauptmannschaft, Oberämter), das Unterland enthielt 5 Bezirke, das ganze Land ferner 6 Hauptstädte: Baireuth, Kulmbach, Hof, Wunsiedel, Neustadt a. A. und Erlangen, 12 andere Städte und 36 Marktflecken.

Zur Kritik der Staatsverwaltung [2]) vor der preußischen Reorganisation dürfte genügen, was Hardenberg [3]) hierüber zusammenfassend sagt:

„Von den ehemaligen markgräflichen Behörden, welche ganz andere Ressorts und zum Teil eine zweckwidrige, den Geschäftsgang erschwerende und wohl gar von Ungefähr ausgegangene Einrichtung hatten, sind eingegangen: das Ministerium, die besondere geheime Landesregierung und das Zivil-Gouvernement in Bayreuth, das Hofgericht und Ritterlehengericht daselbst, das Kaiserliche Landgericht des Burggrafentums Nürnberg als Appellations-Instanz für die königlichen Unterthanen, das Burggräfliche Kollegium zur Wahrung der Burggräflichen Gerechtsame, das Landschafts-Kollegium in Bayreuth, die Kammer und Landschaft zu Ansbach, die Regierungen, mit ihren vielen Deputationen, die besonderen Konsistorien, das Justiz-Kollegium zu Erlangen, das Obermarschall- und Oberjägermeister-Amt mit ihren besonderen Jurisdiktionen, die Oberämter, Landes- und Amtshauptmannschaften, endlich die unter vielen Benennungen bestandenen Unterbehörden, als Klosterämter, Kastenämter, Verwalterämter, Vogteien ꝛc. Alles ist jetzt nach einem

---

räten, dann dem Obereinnehmer bestand. Die Stände hatten zwar ehemals dieses Kollegium durch Präsentation bei dem Landesherrn selbst besetzt, nach der Observanz geschah dies aber später vom Landesherrn allein.

1) Göß, a. a. O. und Büsching, a. a. O.

2) Die fürstlichen Kollegia waren in Baireuth: „Das hohe Ministerium und geheime Ratskollegium, unter welchem die geheime Expedition und geheime Kanzlei stehen; das Regierungskollegium mit der Regierungskanzlei, das Hofgericht das Ritterlehngericht, das Kammer-Kollegium, das Landschafts- und Kommerzienkollegium, der Lehnhof, das Konsistorium und Ehegericht."

3) Hardenberg, a. a. O.

ordentlichen zusammenhängenden System auf preußischem Fuß organisiert."

Bezüglich der Staatsverwaltung im Erzstift Mainz verweisen wir auf das leicht zugängliche statistische Werk von Winkopp und Höck Die Verhältnisse waren nicht wesentlich anders als in den fränkischen Hochstiftern. Hinsichtlich der kleineren Territorien[1]) dürfte bei aller Mannigfaltigkeit doch auch wieder die größte Einförmigkeit sich ergeben, die durch das Wort „Geheime Kanzlei" gekennzeichnet ist.

Schon dieser Umstand, daß die geheime Kanzlei oder das Kabinet, der persönliche Wille des Fürsten in der Staatsverwaltung der Territorien, der ausschlaggebende Faktor war, erheischt es auch noch, die wichtigsten fürstlichen Individualitäten der fränkischen Territorien ins Auge zu fassen. Es steht zu erwarten, daß die persönlichen Neigungen und Eigenschaften der allgemeinen Regierungsthätigkeit gewissermaßen das Thema und die Richtung angaben.

So wurde es für die fränkische Kulturgeschichte bedeutsam, daß Friedrich Karl von Schönborn, Fürst von Würzburg und Bamberg (1729—1746), nicht bloß der Mode, „auswärtige" Politik zu treiben und sich für diplomatische Fragen zu interessieren, huldigte, sondern daneben eine ausgesprochene Vorliebe für volkswirtschaftliche Reformen, in weit höherem Maße aber noch für Kunst und Wissenschaft an den Tag legte. Die Universität Würzburg, namentlich die juristische Fakultät, blühte, und die Prachtliebe des Fürsten, insbesondere seine Bauten, zogen viele Künstler nach Würzburg; sein Hof war einer der üppigsten in Deutschland. Unter seiner Regierung wurde die „Residenz" vollendet, „das schönste Schloß in Deutschland", wie die Markgräfin Friederike Sophie in ihren Denkwürdigkeiten es benennt. Friedrich Karl hatte vor seinem Regierungsantritt als Reichsvizekanzler schon eine bedeutende Rolle in der deutschen Reichspolitik gespielt.

Als Fürst war Friedrich Karl vor allem Autokrat.[2]) Die nach französischem Muster allgemein gewordene Vorstellung von der Hoheit und Machtvollkommenheit des Fürsten konnte von einem Fürsten, der, wie Friedrich Karl, Kurfürsten zu seinen nächsten Verwandten hatte, selbst zwei nicht unbeträchtliche Hochstifte regierte, als Reichsminister

1) Über Frankfurt und Nürnberg s. Gercken und Nikolai a. a. O., über die damalige reichsstädtische Verwaltung im allgemeinen siehe auch Biedermann a. a. O. und Häußer: Deutsche Geschichte vom Tode Friedrichs des Großen bis zur Gründung des deutschen Bundes. Über die Regierungen in der Reichsstadt Schweinfurt und in Mergentheim finden sich bei Gercken einige Mitteilungen; über die Schwarzenbergische Regierung s. Plochmann: Urkundliche Geschichte der Stadt Marktbreit. Erlangen 1864.

2) Stein: Geschichte Frankens. 1884.

lange gewaltet hatte, und dem persönlich von seinesgleichen Achtung und Schmeichelei entgegengebracht wurde, nicht spurlos vorübergehen.[1])

Bedauerlich war nur, daß der „nach berühmten Mustern" sich mit seinem Staate identifizierende Fürst bei diesen seinen Neigungen und Bedürfnissen sich nicht immer mit den Bedürfnissen seines Landes identifizierte.

Das durch den 30jährigen Krieg arg darniederliegende Land brauchte einen Fürsten, der weniger die Pracht und die Kunst, als vielmehr ausschließlich die Staatswirtschaft liebte und die Volkswirtschaft pflegte.

Erst um die Mitte des Jahrhunderts — in den letzten Jahren der Regierung Friedrich Karls — kam der richtige „Wohlfahrtsgeist" in die absolutistische Regierungsweise der würzburgischen Fürsten, und es beginnt nun auch hier jene Zeit, in welcher das demokratische 19. Jahrhundert sich durch eine demokratische Färbung des Absolutismus bereits geltend machte, die Zeit der Experimentalpolitik auf dem Gebiete der Volkswirtschaft und Volkswohlfahrt — zugleich das beste Beispiel, daß im allgemeinen die Individualitäten, die persönlichen Neigungen der Herrschenden in der Mechanik der Weltgeschichte sich doch nur bis zu einer gewissen Spannung geltend machen können. Oder sollte es ein Zufall sein, daß sich fast überall in dieser Zeit auf den Thronen Individualitäten mit Neigungen zu wirtschaftlichen Reformen finden? In Österreich herrschte in diesem Geiste gleichzeitig Marie Theresia, in Preußen Friedrich II., in Bayern Max Joseph, in Württemberg Karl Eugen (in seiner zweiten Regierungsperiode), in Baden Karl Friedrich, in Weimar Karl August.

Wenn in diesen Landen der neue Zeitgeist vielfach erst in den sechziger Jahren des 18. Jahrhunderts, etwa nach dem Hubertusburger Frieden, zur Geltung kam, während wir im Fürstentum Würzburg schon etwas eher diesen Zeitpunkt erkennen können, so mag dies darin seinen Grund haben, daß Franken von dem 7jährigen Kriege nicht so sehr mitgenommen worden war, wie andere deutsche Länder.

---

1) Friedrich Karl scheint auch bei seinen handelspolitischen Maßnahmen ein sehr selbstbewußter und energischer Herr gewesen zu sein. Dafür ein Beispiel, welches gleichzeitig einen Beitrag zur Charakteristik der kleindeutschen Handelspolitik liefert.

Als im Jahre 1742 bei der Ankunft Friedrich Karls in Frankfurt die Kanonen nicht gelöst und das Spiel nicht gerührt wurde, drohte der Fürst, sämtlichen Bamberger und Würzburger Kaufleuten die Frankfurter Messe und den Export von Wein, Getreide, Vieh, Holz und Schmalz 2c. zu verbieten und von Frankfurter Gut in den beiden Hochstiften künftig einen eignen Zoll zu erheben. Der Kaiser gab, um den mächtigen Reichsfürsten dem österreichischen Interesse zu erhalten, den Frankfurter Bürgern Unrecht. (Bernhard a. a. O.)

Unter Anselm Franz (1746—1749), der im allgemeinen als „frommer Stubengelehrter“ bezeichnet wird, ist es zunächst die Landwirtschaft, welche „gefördert“ wird. Die Feldbebauung wird gehoben, der Kartoffelbau versucht und der Kleebau fast ganz neu eingeführt.

An der Universität wirkte in dieser Richtung der Professor der Rechte Philipp Adam Ullrich,[1]) der von dieser seiner Thätigkeit den Beinamen Professor juris et ruris bekam; sein ganzes Leben widmete er diesen Bestrebungen, namentlich der allgemeinen Einführung des Klees und der Runkelrübe in Franken. Durch diese Reformen wurde begreiflicherweise auch die Viehwirtschaft gehoben, und daß auch dies wieder infolge vermehrter Düngerproduktion der Landwirtschaft zu gute kam, ist klar.

Sowohl Friedrich Karl (1729—1746) in den letzten Jahren seiner Regierung, wie Anselm Franz (1746—1749) und besonders Karl Philipp (1749—1755) beschäftigten sich mit Handelspolitik und geben zuweilen ein Urteil, das von Studium und System zeugt.

Mit Karl Philipp läßt sich sodann der Reformgeist und der gesteigerte politische Thätigkeitstrieb des 18. Jahrhunderts dauernd auf dem Gebiete des Handels und des Verkehrs nieder, und es beginnt in der Kulturgeschichte Frankens eine handelspolitische Episode, zu welcher die Regierung Karl Philipps die Einleitung, die Regierungen Adam Friedrichs (1755—1779) und Franz Ludwigs von Erthal (1779—1795) den Höhepunkt bilden, während unter Georg Karl (1795—1802) die neue Zeit, die Aera der Umwälzungen, bereits mit Macht hereinbrach. Georg Karl war der letzte Fürstbischof von Würzburg. Die Episode territorialer Handelspolitik, die Zeit des aufgeklärten Absolutismus endigte, es begann eine Periode der Übergangszeit. Unter den Genannten treten Adam Friedrich und Franz Ludwig besonders hervor.

Adam Friedrich war ein von dem früheren Fürstbischofe Friedrich Karl zu verschiedenen Gesandtschaften und in anderen weltlichen Geschäften viel verwendeter Mann und stand seit 1748 der Hofkammer und dem Kriegsrate zu Würzburg vor. Im Jahre 1755 wurde er zum Fürstbischofe von Würzburg und 1757 auch zum Fürstbischofe von Bamberg gewählt.

Wie sein Nachfolger Franz Ludwig gehörte Adam Friedrich zu den wirklich aufgeklärten und für das Volkswohl trefflich bedachten Fürsten und war in der allgemeinen volkswirtschaftlichen Reformthätigkeit sicherlich typisch für die Zeit.

Unter diesen Fürsten[1]) begann, wie ein Zeitgenosse sich ausdrückt,

---

1) Ein Denkmal für diesen um Franken hoch verdienten Mann findet sich in Würzburgs nächster Umgebung am sog. „Kugelfang“. Seine Biographie schrieb Oberthür.

in Franken „die Periode der Land- und Menschenverbesserung", Volkswirtschaft, Kunst, Wissenschaft, das höhere und das niedere Schulwesen waren insbesondere nach Beendigung des 7 jährigen Krieges Gegenstand sehr förderlicher Regierungsmaßregeln, welche außer dem althergebrachten Geleise lagen und der in Frankreich, England, Preußen und Österreich gleichfalls zur Herrschaft gekommenen reformatorischen Aufklärung entsprachen. Daß an diesen Regierungen nicht alles vollkommen war, daß es namentlich aus dem Gesichtswinkel der Gegenwart betrachtet, noch ungemein viel daran auszusetzen giebt, soll nicht im mindesten bestritten werden. Bei aller Pracht und Lebensfreudigkeit — der Fürst liebte insbesondere das Theater und die Jagd — war der Staats- und Hofhaushalt Adam Friedrichs ein geordneter, und hinterließ der Fürst statt Schulden ein bedeutendes Vermögen. Er war mit einem Worte der richtige, von der Humanitätsidee erfüllte Renaissance-Fürst. Sein Minister, Freiherr von Rotenhan, nach Gercken „ein großer Kameralist und Finanzier, der einem größeren Hofe hätte dienen können", war seine rechte Hand und hatte großen Einfluß auf die weise Regierungsthätigkeit des Fürsten.

Im einzelnen zeichnete sich der Fürst vor allem durch seine Reform des Straßenwesens aus, welche er in der richtigen Erkenntnis der für den Zustand der gesamten Volkswirtschaft Grund legenden Bedeutung der Verkehrsmittel in Angriff nahm.

Die mit einer unvergleichlichen Energie betriebene Herstellung eines territorialen Straßennetzes — zu einer Zeit, als man sonst in Deutschland, namentlich auch in Preußen unter Friedrich d. Gr., noch nicht an den Chausseebau dachte — war Adam Friedrichs größtes Werk. Mit den Chausseebauten, beziehungsweise Straßenverbesserungen — denn um solche handelte es sich auch in vielen Fällen — verband sich die ausgedehnte handelspolitische Reformthätigkeit, welche im einzelnen dargestellt werden wird.

Bezeichnender Weise erhielt Adam Friedrich auf seiner Grabschrift[2]) den Ehrentitel „regenerator viarum publicarum", womit zwar die Thätigkeit des Fürsten nicht erschöpft ist, wohl aber sein praktischer,

---

1) Näheres s. Schöpf a. a. O., Nicolai und Gercken a. a. O. (gelegentlich der Beschreibung des Schlosses Seehof bei Bamberg). August Ludwig Schlözers Briefwechsel, VI. Teil Heft 34 S. 288. Über das Zeitalter Adam Friedrichs und Franz Ludwigs s. auch J. B. Schwabs Biographie: Franz Berg 2c., bes. Kap. I und IV; Richard Weiner: Lessings Aufenthalt am Hofe des Fürstbischofs Adam Friedrichs von Seinsheim auf Schloß Seehof bei Bamberg und Bad Kissingen (Beilage zur Neuen Würzb. Zeitg. vom 17. Mai 1892); s. auch Kap. X in Wegeles Geschichte der Universität Würzburg und Bönicke: Grundriß einer Geschichte der Universität Würzburg 1782 II. 4 ff. Plochmann a. a. O.

2) Im Dom zu Würzburg.

auf volkswirtschaftliche Gegenstände gerichteter Sinn, speziell seine handelspolitische Neigung zutreffend gekennzeichnet ist.

Andere vor dem 18. Jahrhundert unbekannte Einrichtungen waren z. B. ein Schullehrerseminar, auf welches der von den neuen pädagogischen Zeitideen erfüllte Fürst hohen Wert legte, ferner das Versicherungswesen gegen Brandschäden mit Errichtung einer staatlichen Brandkasse (1768), die Versicherung des Unterhaltes der Witwen und Waisen der Staatsdiener durch Errichtung einer staatlichen Pensionskasse (1776). Dieser Fürst hat auch das für die Entwicklung von Handel und Industrie so schädliche Übermaß von Feiertagen durch Verlegung von zahlreichen Festtage auf die Sonntage beseitigt.[1])

Eine volle Entfaltung dieser weisen, praktischen Regierungsthätigkeit wurde in den ersten Regierungsjahren des Fürsten durch die allgemeinen Zeitverhältnisse verhindert, da bis zum Jahre 1763, also während der ersten sieben Regierungsjahre Adam Friedrichs der 7jährige Krieg wütete, der auch nach Franken hineinspielte. In den Jahren 1757 bis 1759 waren preußische Truppen im Lande. Das Jahr 1757 ist ganz mit Kriegs- und Militärsorgen erfüllt, dazu kamen große Kalamitäten im Getreide- und Münzwesen. Im Jahre 1758 spielen in den Akten die Rubriken Pulver-, „Geschwindstücken-" und namentlich Geldanschaffung, dann die Betreffe „Hammer und Ambos zur Kugelpatschung" „Verpflegung der kaiserlichen Völker", die Hauptrolle, während die Straßenreparationen und das Kommerzienwesen naturgemäß zurücktreten.[2]) Das Jahr 1759 ist gleichfalls ein sehr kriegerisches und unruhiges. Das 1600 Folioseiten umfassende Hofkammerprotokoll bezieht sich fast ausschließlich direkt oder indirekt auf Kriegs- und Militärsachen, die Zusammengehörigkeit zum Reiche tritt wieder hervor, die Rubrik „Creyssachen" nimmt einen solchen Umfang an, daß alles Andere dagegen verschwindet, das Territorium geht eben in das Reich auf, die innere

1) S. die entsprechenden Verordnungen in der Heffner'schen Verordnungssammlung.

2) Der Handel selbst dagegen stockte nicht so sehr wie die Handelspolitik. Roth (Geschichte des Nürnberger Handels) bezeugt dies im Jahre 1803 mit folgenden Sätzen: „Im 7jährigen Kriege, so blutig er auch war, ward der Landhandel durch ganz Deutschland mehr geschont, als sonst jemals geschehen war. Friedrich — auch in diesem Punkte der Einzige — ließ dem Handel seinen Gang. Nürnbergs Handel war während diesem Zeitraum blühender, als er lange nicht gewesen war. Der Handels- und Gewerbestand hatte eine Menge Geschäfte und Arbeiten. Die Kaufleute besuchten — wie in Friedenszeiten — ungehindert und sicher die Messen in Prag, in Pilsen, in Leipzig, in Frankfurt a./O. rc. Selbst durch das preußische Lager, mitten durch die Armeen, durften Nürnbergs Kaufleute und ihre Güter hindurchpassieren. Daher war auch die Not und das Elend unter der produzierenden Volksklasse weit nicht so groß, als in dem gegenwärtigen Reichskrieg mit Frankreich."

Im einzelnen war die Regierungsthätigkeit Franz Ludwigs eine Verwaltung stockt. Auch zu Anfang der sechziger Jahre ist man im Würzburgischen noch sehr beschäftigt mit „Creystruppen“, „Marches und Excessen“ u. dergl.

Franz Ludwig Freiherr von Erthal ist weit mehr als Adam Friedrich bekannt, gerühmt und Gegenstand der Geschichtsschreibung geworden. Darin wird man bei genauerer Kenntnis der Verhältnisse immerhin eine gewisse Ungerechtigkeit gegen Adam Friedrich ersehen müssen, denn diesem Fürsten gebührt hinsichtlich des Regierungsprogramms, welches Franz Ludwig fortsetzte, in vielen Punkten das Verdienst der Originalität.

Vor seinem Regierungsantritt 1779 war Franz Ludwig von Erthal kaiserlich wirklicher Geheimrat und Kronkommissär zu Regensburg, sowie auch Präsident der weltlichen Regierung in Würzburg.[1] Persönlich war er ein sehr gelehrter Herr und im Gegensatze zu seinem realistischen Vorgänger Adam Friedrich ein großer Metaphysiker. Selbst ein Freund der Kantischen Philosophie, errichtete er hierfür einen Lehrstuhl an der Universität Würzburg, während Adam Friedrich die Nationalökonomie bevorzugte und diese Wissenschaft in den Lehrkörper der Universität einführte.[2])

Er war von strenger Sittlichkeit, allein nur „streng gegen sich selbst, aber indulgent gegen andere“. Über seine politischen, den Anschauungen Friedrichs des Großen nahe verwandten Anschauungen, sowie über seine Stellung zur Orthodoxie findet sich reichliches Material in der angegebenen Litteratur.[3])

1) Näheres siehe Lebensbilder aus den letzten Jahrzehnten des deutschen Kaiserreichs. Franz Ludwig von Erthal, Fürstbischof von Bamberg und Würzburg, Herzog zu Franken, von 1779—1795. Ein Lebensbild aus den letzten Jahrzehnten des deutschen Kaiserreichs von Bernhard (Pseudonym v. Reuchlin).
Hier findet sich auch die weitere ältere reichhaltige Litteratur über Franz Ludwig von Erthal. Außerdem s. Nicolai a. a. O., Schöpf a. a. O. Schneidawind a. a. O., Stephan Gätschenberger: Geschichte der Handlungshäuser Gätschenberger und Hirsch; ferner Kurzer Abriß der Staatsverwaltung 2c. Von der neueren Litteratur besonders Georg Hermann Möller: Der Fürstbischof von Würzburg Franz Ludwig von Erthal und sein Schüler, der Franziskanerpater Grégoire Girard; ferner die Biographie von Rothlauf, außerdem Häußer und Biedermann a. a. O. (Beide lediglich auf Bernhard sich stützend). Bezüglich der auswärtigen Politik s. auch: „Erfüllte Weissagung in betreff des jüngsten Reichskrieges gegen Frankreich“ in der „Zeitschrift für Bayern und angrenzende Länder“ 1816 I. Band. München. Vom staatswissenschaftlichen Gesichtspunkte (bes. Armenwesen) sind bedeutsam die Mitteilungen in den „Bayrischen Annalen“ 1832 Nr. 40 ff.

2) S. die einleitenden Worte zu F. C. Gavard: Vorlesungen über Staatswissenschaften. Würzburg 1769.

3) Franz Ludwig sowohl wie Adam Friedrich sollen auch nach einer in Franken verbreiteten Überlieferung dem Freimaurerorden angehört haben.

außerordentlich reichhaltige. Wir erinnern nur an die zahlreichen Mittel zur Hebung der Landwirtschaft und besonders auch der Viehzucht, die Einführung des Hopfens und anderer Handlungsgewächse, die Beschränkung des Wildstandes und der Jägerwillkür, die Errichtung von Kornmagazinen, die Beschränkung des Militäretats, die Vereinfachung der Verwaltung, die Einführung öffentlicher Beleuchtung, die Aufhebung des Lottos und vieles andere. Ein bedeutender Teil der Verwaltungsthätigkeit Franz Ludwigs war auch die weitere Verfolgung der handels- und verkehrs-politischen Ziele Adam Friedrichs, und hiezu kam noch unter ihm ganz besonders die Erweckung der fränkischen Industrie durch Errichtung von Industrieschulen und Industriegärten, durch eine gründliche Reform des Armenwesens, durch Entwöhnung des Volkes vom Müßiggange und die Einführung von Hausindustrieen.

Die sozialen Reformen Franz Ludwigs sind ebenso original und bemerkenswert, wie die Reformen Adam Friedrichs für das Verkehrs- und Straßenwesen.

Die kurze Regierungszeit des Fürsten Georg Karl von Fechenbach (1795—1802), welcher Franz Ludwigs Nachfolger und der letzte Fürstbischof von Würzburg war, brauchen wir in unserer späteren Darstellung nicht gesondert zu behandeln.

Georg Karl [1]) war ein Mann ohne persönliche Initiative; die Regierung hielt sich unter ihm im allgemeinen in den überkommenen Richtungen, geleitet von denselben Beamten wie unter Franz Ludwig. Nur übertrug sich die Schwäche des Regenten auch auf die Regierung und begünstigte einen Beamtendespotismus, welcher der Regierung Franz Ludwigs fremd war. [2]) Dazu kommt, daß mit dem Tode Franz Ludwigs bereits die französischen Revolutionskriege begonnen hatten, daß die Regierungszeit Georg Karls ganz eingenommen ist von Kriegssorgen und von dem Druckgefühl des drohenden Unterganges der alten Verhältnisse. Diese Unruhe begann schon unter Franz Ludwigs Regierung. Schon im Jahre 1787 handelten die Hofkammerprotokolle von dem Durchmarsch Kaiserlicher Kriegsvölker durch das Land, und das Jahr 1790 ist schon sehr erfüllt mit „Durchmärschen, Truppeneinschiffungen 2c.“ Vom Jahre 1796 ab ist das Land fortwährend von feindlichen Truppen durchzogen und besetzt. [3])

1) Bernhard a. a. O. schreibt über ihn: „Der gute von Fechenbach regierte nach den Grundsätzen Franz Ludwigs, aber mit weniger Geistesenergie und in sehr bösen Zeiten bis zur Säkularisation 1802.“

2) Hierüber verbreitet sich mit ätzender Schärfe das Büchlein: „Kurzer Abriß der seither geführten Staatsverwaltung 2c.“, das auch über Georg Karl sowohl wie über Franz Ludwig von Erthal bemerkenswerte Urteile enthält.

3) S. „Diarium über die Franzosen in Würzburg“ in Leist: Aus Frankens Vorzeit. 1881.

Schon am 17. Juli 1796 floh Georg Karl aus Würzburg nach Böhmen und am 22. Juli folgte ihm der Fürstbischof von Bamberg nach Prag.

Im September 1796 kehrten die Fürstbischöfe Georg Karl und Christoph Franz von Bamberg wieder in ihre Hochstifte zurück, aber die Lage war noch immer viel zu unsicher, als daß eine ersprießliche, friedliche Regierungsthätigkeit sich hätte entfalten können.

Auch im Bambergischen war der letzte Fürstbischof Christoph Franz von Bussed ein Fürst ohne Bedeutung und wird vielfach als „borniert" bezeichnet. In Bamberg regierten während des von uns ins Auge gefaßten Zeitraumes die Fürsten:

Friedrich Karl, Graf von Schönborn 1729—1746; Johann Philipp Anton von Frankenstein 1746—1753; Franz Konrad, Graf von Stadion, 1753—1757; Adam Friedrich, Graf von Seinsheim, 1757—1779; Franz Ludwig von Erthal 1779—1795; Christoph Franz von Busseck 1795 bis zu dem nach dem Lüneviller Frieden erfolgten Reichsdeputationsschluß.

Unter diesen sind die mit Würzburg gemeinschaftlichen Fürsten, Friedrich Karl, Adam Friedrich und Franz Ludwig, weitaus die bedeutendsten.

In dem brandenburgischen Franken kam das Aufklärungszeitalter nicht so deutlich zur Geltung wie in den hochstiftlichen Ländern. Baireuth allerdings hatte in seinem letzten Markgrafen Friedrich (1735—1763) einen ganz vorzüglichen Fürsten, der nicht bloß auf die Verschönerung seiner Hauptstadt, sondern auch auf die Förderung der Volkswirtschaft seines Landes stets bedacht war.[1])

Sein Nachfolger Christian 1763—1769 war nicht lebhaften Geistes, den heimischen Angelegenheiten entfremdet, und, das nahe Erlöschen seines Hauses vor Augen, entwickelte er nach seiner Regierungsübernahme zu Baireuth keine bemerkenswerte Thätigkeit. Mit seinem Tode — 20. Januar 1769 — fiel das Fürstentum Baireuth nach der hausgesetzlichen Bestimmung des Geraer Vertrages von 1598 an die andere fränkische Linie des Hauses Brandenburg, welche damals noch im Fürstentum Ansbach fortbestand.

Ansbach litt sehr durch die wüste Wirtschaft des Markgrafen Wilhelm Friedrich (gest. 1723); dessen Nachfolger Karl Wilhelm Friedrich trat zwar in die Fußstapfen des Vaters, betrieb leidenschaftlich die Jagd, und das kostspielige Soldatenspiel, machte sich aber verdient durch Errichtung der Universität zu Erlangen (1743). Er

---

1) Näheres über die Regierung des Markgrafen Friedrich von Baireuth s. J. G. Heinritz: „Die Lebens- und Regierungsjahre des Markgrafen Friedrich von Baireuth 1711—1763" im „Archiv für Geschichte und Altertumskunde des Obermainkreises," II. Band, Baireuth 1835.

starb 1757, nachdem er kurz zuvor dem Bund gegen Friedrich den Großen, dessen Schwester Friederike Luise er zur Gemahlin hatte, beigetreten war. Zum Glück hatte Karl in von Seckendorf einen intelligenten Minister.

Der letzte Fürst von Ansbach und Baireuth, Karl Alexander, 1736 geboren, kam mit 21 Jahren zur Regierung; eine interessante Persönlichkeit, war er zwar kein schlechter und verhaßter, aber auch kein hervorragender Landesfürst.[1]) Deshalb ist die Geschichte seiner Regierung vorwiegend die seiner persönlichen Verhältnisse. Es ist bekannt, daß er das Theater leidenschaftlich liebte, die Schauspielerin Clairon, die erste Größe vom Théatre français in Paris an sein Hoftheater nach Ansbach berief, daß er sich 1792 mit „Lady Craven“ ins Privatleben nach England und Frankreich zurückzog[2]) und seine beiden Fürstentümer an Preußen abtrat (1791).

Trotzdem war seine Regierungsthätigkeit nicht ganz unbedeutend, dank seiner Minister und Räte von Seckendorf, von Gemmingen, von Benkendorf, von Wechmar und von Kettenburg. Insbesondere wird die weise Finanzverwaltung seiner Regierung gerühmt und die volkswirtschaftliche Reformthätigkeit[3]) von Seckendorfs und von Gemmingens. Karl Alexander selbst war ein Protektor der Kunst und des Kunsthandwerks in seinem Lande, förderte Industrieen und Manufakturen auf das Uneigennützigste und beseitigte veraltete und schädliche Mißbräuche im Handwerk.[4])

Im Kurfürstentum Mainz[5]) herrschte um die Mitte des 18. Jahrhunderts Friedrich Karl von Ostein (1743—63), welcher schon in den 1740er Jahren, wie wir sehen werden, ganz entschieden auch mit handelspolitischen Reformen auftrat.

Bietet die Regierungsthätigkeit Friedrich Karl von Osteins

1) Näheres über die Persönlichkeit und Regierungsthätigkeit Karl Alexanders, des letzten Markgrafen von Ansbach und Baireuth, siehe Dr. Julius Meyer: Beiträge zur Geschichte der Ansbachischen und Baireuthischen Lande. Ansbach 1885, und desselben Verfassers Werk: Erinnerung an die Hohenzollernherrschaft in Franken. Ansbach 1890. Gercken, a. a. O. Hier auch einiges über die Staatsverwaltung und ihre Persönlichkeiten in der markgräflichen Zeit (S. 434). Dann Nicolai, a. a. O. Dohm im „deutschen Museum“ 1781 II. Stück und „Staatsanzeiger“ III. S. 389. Göß, a. a. O.

2) Er lebte dort noch bis zum Jahre 1806.

3) Speziell über Karl Alexanders vielgerühmte Getreidemagazine s. Journal von und für Deutschland, Stück 12 S. 501.

4) Karl Alexander war mit Adam Friedrich von Würzburg, dessen Neigungen mit den seinigen in vielen Punkten zusammentrafen, persönlich befreundet.

5) Siehe die Speziallitteratur, insbes. Hennes: Die Erzbischöfe von Mainz (3. Aufl. 1863); Will: Regesten zur Geschichte der Mainzer Erzbischöfe. Innsbruck 1877—1886, Bd. 1 u. 2 ꝛc.

manche Berührungspunkte mit derjenigen des Fürsten Friedrich Karl von Schönborn in Würzburg, so entspricht die Regierung des Kurfürsten Emmerich Josef von Breidbach (1763—1774) der segensreichen Regierung Adam Friedrichs in den benachbarten Hochstiftern. Der Kurstaat war vom 7jährigen Kriege schwer heimgesucht, mit Lasten und Schulden überbürdet, als 1763 Emmerich Josef aus dem Geschlechte der Breidbach-Bürresheim, zum Kurfürsten gewählt wurde. Kein großer schöpferischer Geist, aber ein edler, einsichtsvoller Mann, den die Tugenden des reinsten Wohlwollens und unbegrenzter Herzensgüte schmückten, freigebig ohne Verschwendung, ein frommer Bischof und zugleich ein rühriger, wachsamer Regent, so hat Emmerich elf gesegnete Jahre über den Kurstaat gewaltet. Das Wort, das er seinem Minister Großschlag bei der Einführung in sein Amt aussprach: „Das Wohl der Völker ist die erste Regentenpflicht," ist durch alle seine Handlungen im Leben bestätigt.

Niemals vorher hatte Kurmainz so tüchtige Beamten, eine so gute Rechtspflege und einen so wohlgeordneten Staatshaushalt wie unter ihm.

Neue Straßen wurden angelegt, manche Fessel, die auf den Handel drückte, weggenommen, und wo es im einzelnen zu helfen und zu erleichtern galt, war der Kurfürst allezeit bereit.

Auch Emmerich Joseph, wie die zeitgenössischen würzburger Fürsten, war von den humanen und milden Ansichten des Zeitalters beherrscht, ohne in Glaubenssachen die eines Voltaire zu teilen. Gleichwohl gab auch er dem Bedürfnisse nach, in das bestehende Kirchentum reformierend einzugreifen, im Klosterwesen Veränderungen vorzunehmen, für eine wissenschaftliche Bildung des Klerus Sorge zu tragen und dem Schulwesen eine Teilnahme zu schenken, die zumal in geistlichen Staaten bis dahin sehr selten gewesen war.[1])

Unter Karl Josef, Freiherr von Erthal (1774—1802), dem Bruder des würzburgischen Fürstbischofs Franz Ludwig von Erthal, wurde die fortschrittliche Richtung in der Staatsverwaltung, wenn auch zunächst etwas gemäßigter, beibehalten.

Alle Reformbestrebungen wurden aber in Mainz bald durch die französische Revolution unterbrochen.

Karl Josef von Erthal wurde besonders hart von diesen Stürmen der Zeit betroffen und lebte und residierte während seiner letzten Regierungsjahre in Aschaffenburg.

Dem sanften Geiste seines Bruders Franz Ludwigs waren jene Erschütterungen und Schrecknisse des Umwälzungszeitalters erspart geblieben, durch welche auch die territorialen Verhältnisse in Franken von Grund aus verändert wurden.

---

1) Rhein. Antiquarius I. 2. S. 201 ff. Dohms Materialen für die Statistik. II. 181 ff., 244 ff., 239 ff.

II.

Die Kolonisation in Steft, das Kommerzienwesen in Franken und dessen Förderung im Hochstift Würzburg während der 1. Hälfte des 18. Jahrhunderts (1700—1755).

„Je weniger in voriger Zeit in Sachen des Kommerzienwesens geschehen, um so bedachtsamer jetzt darauf zu denken, erfordert die allgemeine Wohlfahrt."

Friedrich Karl v. Schönborn.

Aus der Schilderung der territorialen Verhältnisse Frankens ergab sich die Bedeutung dieses Landes für den Handel, besonders für den Transithandel, und die Bedeutung des Mainflusses für diesen Verkehr. Daher spielen auch die an den südlichen Ausbiegungen des Mainflusses für den Flußumschlagsverkehr so günstig gelegenen kleinen Mainhandelsstädte, bes. Kitzingen, Steft, Breit, Wertheim, Miltenberg, in unserer Darstellung eine Hauptrolle vorzüglich da, wo von der Handelspolitik des würzburgischen und ansbachischen Territoriums die Rede ist.

Der Handel der meisten dieser kleinen Landstädte ist sicherlich schon sehr alt, sowie der Main eine der ältesten Handelsstraßen sein dürfte.

Eine große Handelsstraße hat sicher zu jeder Zeit die Mainlinie geschnitten,[1]) denn eine nord-südliche Handelsstraße in Deutschland mußte immer über den Main führen.[2]) Schon vor Karl dem Großen vermittelten Hallstadt bei Bamberg und Forchheim den Absatz Nürnbergs nach dem slavischen Nordosten und ebenso unanfechtbar ist das Alter der Städte Miltenberg und Kitzingen für den Verkehr vom Rhein her nach dem Süden und Südosten. Wir finden in Mainfranken deshalb

1) Jäger: Geschichte des Frankenlandes. 1806.

2) Deshalb schon dürfte eine weitere, die ältere Zeit ins Auge fassende Bearbeitung der Handels- und Verkehrsgeschichte Mainfrankens sehr ergiebig sein.

auch schon sehr frühzeitig Messen und Märkte;[1]) die Handelsleute in Würzburg und Bamberg hatten schon frühzeitig ihre eigenen Gewohnheiten und Handelsrechte, wie dies aus einer Urkunde Heinrich IV. v. J. 1062 erhellt, durch welche den Handelsleuten in Fürth dieselben Handelsrechte wie sie Würzburg und Bamberg besitzen, gewährt werden. Auch die zahlreichen Mainzölle und die schon sehr früh stereotyp werdenden Klagen und Beschwerden über dieselben lassen auf einen ergiebigen Verkehr schließen.

Wie weit dieser Verkehr Eigen- und Zwischenhandel, ob er Speditionshandel oder nur Durchzugs- und Flußumschlagverkehr war, entzieht sich unserer Kenntnis. Sehr gewagt erscheint uns die Darstellung,[2]) nach welcher überhaupt erst um die Mitte des 18. Jahrhunderts eine wirkliche Handelsthätigkeit (Spedition und Eigenhandel) in dem Hochstift anfange.[3]) Dies ist wohl nur insofern richtig, als nach dem 30jährigen Kriege die ganze deutsche Kultur vielfach wieder von vorne anfangen mußte und weil speziell in Franken thatsächlich tabula rasa in volkswirtschaftlicher, insbesondere aber in kommerzieller Hinsicht war.[4])

---

1) Die Stadt Würzburg erhielt vom Bischof Mainhard mit Kaiser Konrads Genehmigung 1030 eine große Messe bewilligt und sicherte den Handelsleuten das Geleit zu (Fries, Chronik S. 465).

Nürnberg erhielt 1219 von Friedrich II. Handelsfreiheiten, weil es keinen Weinbau, kein schiffreiches Wasser habe und auf rauhem, unfruchtbarem Boden erbaut sei.

2) Bavaria a. a. O. Nach dieser Darstellung gehörten zu den „ältesten" wirklichen Großhandelsgeschäften am Maine die Weinhandlungen von C. Busch, J. P. Kleinfeller, J. D. Sander in Kitzingen (1750), die Firma Will in Schweinfurt (1780), dann die Kolonialwarenhandlungen von G. Günther und J. L. Tretter in Marktbreit (1725), welche zuerst die direkten Bezüge von Holland und Triest organisiert haben sollen.

3) Dagegen schreibt Falke in seiner Geschichte des deutschen Handels über die beiden Städte Bamberg und Würzburg, daß Bamberg niemals zu großer, selbständiger Bedeutung im Transithandel gelangt, sondern immer auf Nürnberg angewiesen geblieben sei. Der Stadt hätte das reiche Hinterland gefehlt und der Gewerbefleiß, welcher jenes ersetzt hätte. Bamberg habe sich mit der Spedition auf dem Maine begnügt und mit dem Vertrieb der Naturprodukte. Würzburg dagegen habe schon eine hervorragende Stellung im deutschen Binnenhandel eingenommen. Es sei nahe genug bei Nürnberg gelegen, um von dessen Handelsströmung berührt zu werden, und doch zu ferne, um nicht auch von Süden her Straßen, die von Nürnbergs Stapelrechten unabhängig waren, in sich aufzunehmen.

Früher als Nürnberg trete Würzburg mit Handel und Gewerbe auf, und nur dadurch habe Nürnberg den Vorrang über Würzburg erlangt, daß eine Anzahl reicher Kauf- und Gewerbeleute infolge eines Streites mit dem Bischof nach Nürnberg übergesiedelt seien. Gewiß sei, daß Würzburg schon sehr frühe alle Zünfte und Gewerbe gehabt habe und daß seine Thätigkeit, den Donau- und Rheinhandel zu verbinden und die Mainschiffahrt zu unterhalten, eine stets bedeutende gewesen sei. Wie weit aber diese Vermutungen Falkes richtig sind, entzieht sich unserer Kenntnis.

4) Vergl. Büsch: Darstellung der Handlung III., 3 S. 215. Wie verödet gerade

Nach Bundschuh, dem viele heute mangelnde Quellen zu Gebote standen[1]), war vor dem 30jährigen Krieg die Handlung am Maine in großer Blüthe, „wozu der Landfriede, die Einführung des Postwesens, die Nähe von Frankfurt und Nürnberg, die Wohlfeilheit der Wasserfracht vor der Landfracht und die Handelsstraße von Niederdeutschland nach Augsburg Vieles beitrugen."

Als ganz sicher glauben wir das hinstellen zu dürfen, daß der Wasserverkehr an sich, die Mainschiffahrt, z. Z. der höchsten Handelsblüte der Städte Nürnberg, Augsburg &c., zu der Zeit, als der große Welthandel von der Nordsee quer durch Deutschland nach Italien zog, also im eigentlichen Mittelalter, lange vor dem 30jährigen Kriege, Jahrhunderte lang ganz kolossale Dimensionen erreichte.

An dieser Mainschiffahrt partizipierten nun die zahlreichen Mainstädte, je nach ihrer Lage, der Intelligenz ihrer Einwohner und den Zeitverhältnissen mit größerer oder geringerer eigener Handelsthätigkeit zu verschiedenen Zeiten verschieden.

So sind z. B. nach dem „Journal der Frankfurt—Nürnberger Geleitskutsche von 1548—1753" die Güter dieses Verkehrs im 16. und teilweise noch im 17. Jahrhundert von Nürnberg nach Bamberg gegangen (von Forchheim ab teilweise auf der Regnitz) und von hier nach Frankfurt. Als aber in Bamberg 1651 ein neuer Zoll auf die Frankfurter Meßgüter gelegt wurde und auch Mißstände bei den bambergischen privilegierten Meßschiffern hervortraten, so wurde die Bamberger Route verlassen und der Verkehr zog sich in den Jahren 1640—1660 von Nürnberg direkt über die Stadt Würzburg nach Frankfurt. Von dem Jahre 1670 an hat er sich wieder von Würzburg weggezogen und ist der Stadt Kitzingen zugekommen, welche sich mit Bamberg und Breit (später auch Steft) in diesen Verkehr teilte.

Als die gefestigte territoriale Fürstengewalt des 18. Jahrhunderts in Franken sich die Aufgabe stellte, den uralten, natürlichen Verkehr wieder in Schwung zu bringen und sozusagen zu veredeln, nämlich einen wirklichen Eigen- und Speditionshandel am Maine zu erzeugen, stellten sich ihr in den während der Jahrhunderte „wohlerworbenen Gerechtsamen" des Geleits, des Stapels und des Zollwesens nahezu unüberwindliche Hindernisse entgegen. Wie ein Mehlthau lagen diese Zwangs-

---

Franken nach dem dreißigjährigen Kriege war, dürfte aus folgenden Worten der Münsterschen Chronik zu ersehen sein:

„Aber daß auch dieses bey dem langwierigen Kriege Enderung zum Theil erfahren, davon können die berichten, so neulich durchs Land gereiset seyn, welche unter anderem sagen, daß sie teils Orten, nicht Menschen noch Viehe angetroffen haben." Näheres s. Plochmann a. a. O.

1) Insbes. später eingestampfte städtische Archive.

rechte auf den natürlichen Ansätzen zur Handelsblüte in Franken. Die Handelspolitik des Aufklärungszeitalters mußte deshalb vor allem bei diesen Handelsgerechtsamen einsetzen, und die Darstellung des Geleitsrechtes, des Stapelrechts und des Zollwesens, sowie die darauf bezüglichen Aktionen wird demzufolge unsere vornehmste Aufgabe bilden.

Diese auf Förderung des Kommerzienwesens gerichtete Thätigkeit in Franken setzt am frühesten in dem kleinen brandenburg-ansbachischen Ort Steft ein, nämlich schon zu Beginn des 18. Jahrhunderts. Hier finden wir zuerst die positiven Regierungsmaßregeln, um mit Benützung der Mainschiffahrt einen Speditions- und Eigenhandel zur Blüte zu bringen. Steft wurde das Ferment für die ganze weitere Entwickelung. Nach der ansbachischen Regierung folgt die würzburgische unter Friedrich Carl von Schönborn, welcher Kitzingen zur Handelsstadt erheben will. Bald darauf beginnt auch Kurmainz mit der „Wiederaufnahme des Kommerzienwesens". Adam Friedrich und Franz Ludwig in Würzburg und Bamberg reihen sich mit ihrer zielbewußten Thätigkeit an und der preußische Staatsminister Hardenberg mit seinen weitgehenden Plänen beschließt die Entwickelung, soweit sie dem 18. Jahrhundert angehört. Aber diese Entwickelung kam nie mehr zum Stillstande, und das ganze 19. Jahrhundert hindurch dauerte unter den geänderten allgemeinen Verhältnissen die handelspolitische Agitation und Aktion in Mainfranken.

Der ansbachische Marktflecken Steft (heute Marktsteft genannt) dürfte sich, was Alter anlangt, kaum mit den übrigen kleinen Mainhandelstädten Kitzingen, Breit, Miltenberg und Wertheim messen können. Merian erwähnt in seiner: „Topographia Franconiae" des Ortes Steft nicht, während er bereits die Commercia und die Schiffahrt von Wertheim z. B. zu rühmen weiß und auch die Schiffbauer der Stadt Lohr auf einer Abbildung der Stadt hervorhebt. Auch auf einer Karte und einem Ortsverzeichnis des Jahres 1648 ist Steft noch nicht verzeichnet, scheint also im 17. Jahrhundert noch keine hervorragende Verkehrsbedeutung gehabt zu haben. Damals aber haben Ansiedelungen in Steft stattgefunden, welche dem für das ansbacher Territorium so günstig gelegenen Platze rasch eine andere größere Bedeutung verschaffen sollten.

Vermutlich kamen auch französische Kolonisten nach Steft. Schanz[1]) spricht diese Ansicht aus und bemerkt hierzu:

---

1) Georg Schanz: Zur Geschichte der Kolonisation und Industrie in Franken. 1884.

Nicolai bemerkt in seiner Reisebeschreibung, Steft sei seit dem Jahre 1730 durch den Markgrafen Friedrich Karl sehr emporgebracht worden, nachdem dieser Fürst den bereits in Steft eingewanderten Leuten verschiedene Freiheiten gewährt hatte.

„In einem Schreiben Bouvards vom 30. Dezember 1702 an den Markgrafen wird einer Deklaration erwähnt: ‚qui porte, qu'Elle a la bonté d'accorder aux reformés qui voudront s'etablir dans un endroit de ses états nommé Stefft situé sur le Main commode pour le commerce le libre exercice de leur religion avec des privilèges avantageuses suivant la condition et l'industrie de chacun et qu'Elle les maintiendra en tout ce qu'il lui plaira leur accorder."

Wenn man im Auge behält, daß die frühzeitige Regsamkeit Stefts für die ganze neuere Entwickelung der Handelspolitik und des Handels in Franken entscheidend wurde, so wird man diese Thatsache als einen weiteren Beleg für den eminenten Einfluß der französischen Emigration auf die Erhebung der deutschen agrarischen Volkswirtschaft zu den höheren Stufen der Industrie und des Handels ansehen müssen, man wird in der ansbachischen Enklave Steft die Brücke sehen zwischen der mittelfränkischen Industrie- und der mainfränkischen Handelsgeschichte.

Bald nach den Ansiedelungen in Steft sehen wir die ansbachische Regierung eifrig bemüht, diesen Ort zum Hafen- und Stapelplatz des ansbachischen Territoriums zu machen.

In einem Schreiben vom 29. November 1700 macht Ansbach an die würzburgische Regierung die Mitteilung, das die ansbachische Regierung eine eigene Schiffahrt zu Steft errichtet habe und daß sie gesonnen sei, damit „nach Holland auf- und abzufahren." [1]) Des weiteren verlangt der Markgraf für die Güter seiner eigenen Lebensbedürfnisse, welche er über Steft bezieht, Zollfreiheit, verspricht dagegen von allen übrigen Gütern die Zölle getreulich zu entrichten.

In den 1720er Jahren begann die ansbachische Regierung damit einen Seitenkanal vom Maine ausgraben (1729) und ein geräumiges Lagerhaus für die Güter der Mainschiffahrt erbauen zu lassen (vollendet 1740).

„Zur sicheren und richtigen Fortbringung der Güter" wurde gleichzeitig ein „landesherrschaftlicher Oberschiffmann" angestellt, welcher dafür zu sorgen hatte, daß die ankommenden Güter jederzeit ordentlich fortgebracht wurden, und daß es nie an Schiffern fehlte.

Ferner wurde ein „ungeheurer Getreideschrann" in Steft errichtet (1750) und zwei Jahrmärkte wurden festgesetzt. [2])

In einer ansbachischen Verordnung vom 3. September 1727 [3]) wird Steft mit der Zollfreiheit auf eine Reihe von Jahren begnadigt „als

1) Wie dies bei den Stapelverhältnissen am Rheine ohne Umschlag möglich war, ist uns nicht recht erfindlich.

2) Ludovici: Kaufmännische Encyklopädie.

3) Real-Index der ansbachischen Landesverordnungen (Würzburger Universitätsbibliothek).

ein am Mainflusse wohlgelegener Flecken, welcher zur Erleichterung des Commercii, um alle Waren aus Holland den Rhein und Main herauf zu transportieren, allda im Lagerhaus sicher zu verwahren und durch Fuhrleute in wohlfeiler Fracht zur Achse nach Wien, München, Regensburg, Nürnberg und Augsburg verschicken zu können, mit allen notwendigen Einrichtungen versehen sei."

Nachdem durch diese energischen Bestrebungen der ansbachischen Regierung während der ersten Hälfte des 18. Jahrhunderts in Steft eine ganz neue Handelsstadt eingerichtet worden war, wurden die übrigen am Mainhandel interessierten Städte und Stände aus ihrem langen Schlafe gerüttelt und gleichfalls zu positiven Maßregeln angeregt.

Im Hochstift Würzburg faßte man schon in den 20er Jahren des 18. Jahrhunderts die Handelspolitik ins Auge, ohne, wie es scheint, über Pläne und Vorschläge hinauszukommen. Als die beiden Fürstbischöfe aus dem Schönbornschen Geschlechte, Joh. Philipp Franz (1715) und Friedrich Karl (1729) ihre Regierung antraten, verspürten sie bereits dringend die Notwendigkeit von Reformen auf volkswirtschaftlichem Gebiete. Es wurde eine Kommission für Vorschläge über bessere Verwaltung und Anregung der Betriebsamkeit niedergesetzt. Franz Ludwig von Fichtel entwarf eines der wichtigsten Gutachten für Friedrich Karl.[1]) Eine positive Thätigkeit speziell für den Handel, z. B. der Bau einer Niederlage, oder auch nur eine bemerkenswerte Verordnung tritt nicht hervor. Beachtenswert sind die Pläne, die man damals mit dem Stapelrechte hatte, und die Einforderung von Gutachten hierüber. Dieselben werden bei der Darstellung des Stapelrechts noch mitgeteilt werden. Erst gegen Ende seiner Regierung widmete sich Friedrich Karl anhaltend der Absicht, den Mainhandel zu beleben, den ansbachischen Handelsbestrebungen (in Steft) die Spitze zu bieten[2]) und Kitzingen zur Handelsstadt zu machen.

Die wichtigste Rolle bei dieser erst den 1740er Jahren angehörenden Förderung des Kommerzienwesens im Hochstift Würzburg spielte das Geleitsrecht. Das Geleitsrecht in Verbindung mit dem Straßenzwang ist gewissermaßen das Stapelrecht des Transithandels gewesen.

Steft war etwas günstiger gelegen als der würzburgische Umschlag-

---

1) Bernhard a. a. O. Diese Gutachten scheinen sich nicht speziell auf die Handelspolitik bezogen zu haben. Es soll über diese Verwaltungsreformen eine Schrift von Denzinger existieren, doch ist uns dieselbe nicht zugänglich gewesen. Überhaupt macht unsere Darstellung der Begrenzung des Themas entsprechend für die Zeit des 17. Jahrhunderts und die ersten Jahrzehnte des 18. Jahrhunderts keinen Anspruch auf Vollständigkeit.

2) Über die gleichen Bestrebungen in Marktbreit s. Plochmann.

platz Kitzingen, da Steft mit Breit und Ochsenfurt an der südlichsten Ausbiegung des Mainflusses lag, während Kitzingen etwas nördlicher gelegen war. Um diesen natürlichen Vorzug zu paralysieren, machte nun Würzburg sein Geleitsrecht geltend, welches den Zwang involvierte, die Handelsstraße von Nürnberg — Kitzingen — Würzburg — Frankfurt zu befahren. Aus einer ursprünglich zu Sicherheitszwecken eingerichteten Maßregel entwickelte sich eine Gerechtsame, durch welche die naturgemäße Entwickelung des Handels beeinflußt wurde.

Das Geleitsrecht des Hochstifts Würzburg bedarf zunächst einer eingehenden, zusammenhängenden Darstellung.

Die ganze Einrichtung war ursprünglich selbstverständlich eine durchaus wirtschaftliche und zweckdienliche, da sie die Sicherheit des bedeutenden Handels Nürnberg—Frankfurt garantierte. Allmählich waren die Straßen aber doch sicherer geworden als zu den Zeiten des Faustrechts oder auch des 17. Jahrhunderts, sonst würden die Handelsleute ja selbst das Geleite verlangt haben, und das Geleitsrecht war wie der „Geleitsschild“ mehr eine Zeremonie geworden, und zwar für den Handel eine recht kostspielige. Für die Geleitsgüter wurde nämlich allenthalben erhöhter Zoll erhoben [1]) — Geleitszoll — und dadurch den Interessen des Fiskus gedient, während anderseits durch den Straßenzwang den Unterthanen, die am Wege wohnten, den Gastwirten, Bäckern, Metzgern, Hufschmieden, Wagnern u. s. w. große Vorteile zugewendet wurden.

Das Geleitsrecht war wie andere Regalien allmählich auf die verschiedenen Landesfürsten und Reichsstände übergegangen. [2])

Man unterschied das lebendige und das tote oder schriftliche Geleit. Ersteres war eine wirkliche „Vergeleitung“, letzteres war ein Geleitszettel, für welchen die Geleitsgebühr gezahlt werden mußte. Für die Lösung des Geleits wurde eine ungehinderte Reise und Schadenersatz versprochen. Die Ausgabestellen für Geleitszettel waren durch ausgehängte Tafeln gekennzeichnet. [3]) Für eine handelspolitische Aktion

---

1) Richtiger gesagt, es wurde mit dem Zoll zusammen eine Geleitsgebühr erhoben.

2) Nach Quetsch a. a. O. schon im 14. Jahrhundert. Späterhin wurde in den Reichsabschieden des Geleits besonders gedacht und das Geleitsrecht stets förmlich auf die Landesfürsten übertragen. Über diesen staatsrechtlichen Gesichtspunkt hinsichtlich des „Kommerzienwesens“ vielleicht noch Näheres an anderer Stelle.

3) Näheres über das Geleitsrecht im allgemeinen s. Ludovici a. a. O. welcher auch über das kurmainzische und hessen-darmstädtische Geleit nach Frankfurt Mitteilungen macht und die kurfürstliche sächsische Geleitsordnung oder Geleitsrolle für Leipzig v. J. 1691 wiedergibt. Daß das „Geleit“ in anderen Gegenden auch eine andere Bedeutung haben konnte als die von uns ins Auge gefaßte, aber immer den Sicherheitszweck verfolgte, beweist die Schilderung Ludovicis

mußte das Geleitsrecht durch den damit — sei es rechtlich oder herkömmlich — verbundenen Straßenzwang bedeutsam werden.[1])

Für das Hochstift Würzburg und für Franken überhaupt waren die weitaus bedeutendsten Geleitsgerechtsamen die Geleitsrechte auf den Straßen Nürnberg—Frankfurt und Nürnberg—Leipzig. Diese Straßen waren — im 18. Jahrhundert wenigstens —, als der deutsche Binnenhandel im wesentlichen in den Messen von Frankfurt und Leipzig sich kondensiert hatte, wohl die bedeutendsten Straßen in Deutschland überhaupt und die bezüglichen Geleitsrechte wohl die einzigen in Deutschland von hervorragender Bedeutung, die noch zur Ausführung kamen.[2])

Auf den beiden Geleitsstraßen Nürnberg—Frankfurt und Nürnberg—Leipzig wurden seit alter Zeit und auch noch das 18. Jahrhundert hindurch die zu den Messen gehenden Kaufleute mit dem „lebendigen" fürstlichen Geleite begleitet.

Zunächst fand eine feierliche Abfahrt der Geleitskutsche von Nürnberg statt, wobei sich stets eine Nürnberger Rathsdeputation an den Thoren einfand.

Die Geleitskutschen nach Frankfurt und Nürnberg gingen nicht bloß in Nürnberg, sondern an jedem Orte ihrer Route zur genau bestimmten Zeit ab und wurden stets nebst ihrer Bedeckung im Namen des Landesherrn, durch dessen Gebiet sie fuhren, feierlich angenommen und bis an die Grenze begleitet.

Nur die Geleitskutschen und ihr Gefolge wurden zu Beginn der Meß- oder Geleitszeit mit dem „lebendigen fürstlichen" Geleite begleitet, während der Geleitszeit selbst hatten die Kaufleute ihre Geleitszeichen zu lösen.

Zuerst wurde sowohl das Frankfurter wie das Leipziger „Geleit", wie man kurzweg zu sagen pflegte, durch den Markgrafen von Ansbach (d. h. von seinen Geleitshauptleuten) an den Thoren von Nürnberg „vermöge seines Territorialrechtes" in Empfang genommen. Dabei kam es bereits zu Protestationen und Reprotestationen, indem der ans-

über das Regensburger „Geleit" bei den Jahrmärkten zu St. Georgen und St. Michaeli: Bei diesem „Geleit" ging der hohe Adel die Brücke auf und ab, um diese von allem Gesindel sicher zu halten, wobei der Scherge mit einem Wagen hinten nachfuhr. — Einige weitere Details über das Geleitsrecht enthalten Roths Geschichte des Nürnberger Handels (1802) sowie Quetsch a. a. O. Bemerkenswert ist, daß das Vermögen der Nürnberger Handelskammer (ca. 1 Mill. M.) zum großen Teile aus den Beständen der alten „Geleitskasse" herrührt.

1) Es gab auch einen Straßenzwang ohne Beziehung zu dem Geleitsrecht, sondern in Verbindung mit bedeutenden anderen Handelsgerechtigkeiten, z. B. dem Stapelrecht und dem Zollwesen besonders zur Zeit der Verschärfung der Grenzzollpolitik durch die Mauthsysteme.

2) Ludovici a. a. O. und Ulmenstein: Pragmatische Geschichte des deutschen Zollwesens.

bachische Geleitsbeamte gegen alle Neuerungen bezüglich des Geleitsrechtes protestierte, worauf der nürnbergische Geleitsaktuar reprotestierte, um die Nürnberger Rechte zu salvieren.[1]) Für die Engherzigkeit, mit welcher bei der Wahrung der Geleitsgerechtsamen verfahren wurde, ist bezeichnend, daß auch darüber zwischen Nürnberg und Ansbach Streit entstand, ob der brandenburgische Geleitsmann mit dem halben Pferde oder nur mit den vorderen Füßen desselben auf der Schlagbrücke zu stehen habe.

Das Nürnberg—Frankfurter Geleit[2]) wurde in Nürnberg am neuen Thor von den ansbachischen Geleitsoffizieren übernommen, welche tags zuvor in der Stadt eintrafen und die Stadtschank und den Schenkwein von der Stadt erhielten. Die weiteren Geleitsherren, welche das wirkliche fürstliche Geleit leisteten, waren das Hochstift Würzburg[3]) und Kurmainz.

---

1) „Man erzählt," schreibt Nicolai (a. a. O.) „daß ehemals der brandenburgische Geleitshauptmann die Rede an die nürnbergische Deputation jederzeit folgendergestalt angefangen habe:

„„Sr. Durchlaucht der Markgraf von Brandenburg
Burggraf von Nürnberg, Euer und mein Herr""

da denn die Nürnberger bei den Worten „Euer" in die Rede gefallen und gesagt hätten: „Mit nichten." Daher kommt das Sprichwort: ‚Mit Nichten, sagen die Herren von Nürnberg.' Man hat mich versichert, daß jetzt diese Ausdrücke nicht gebraucht würden. Indessen geschehen, wenn das Geleit abgeht und wieder zurückkommt, von beiden Seiten sehr weitläufige Pro- und Reprotestationes, welche damit endigen, daß die Herren von Nürnberg der Ausübung der Geleitsgerechtsamkeit nichts in den Weg legen, sondern vielmehr die brandenburgischen Geleitshauptleute mit sich nach Nürnberg nehmen, ihnen einen derben Schmaus anrichten und ihnen beim Abschied noch eine Anzahl Flaschen Wein verehren. Hierbei fallen keine Pro- und Reprotestationes vor und ich wünsche von Herzen, daß alle Streitigkeiten der Nachbarn, besonders der Mindermächtigen mit den Mächtigern, auf diese Art könnten bei einem Glase Wein vergessen werden."

2) Es wäre sicherlich eine dankbare Aufgabe, die Geschichte der beiden Handelsstraßen Nürnberg — Frankfurt und Nürnberg-Leipzig die verschiedenen Jahrhunderte hindurch in Monographien darzustellen. Gleiches gilt natürlich auch für die übrigen großen deutschen Handelsstraßen. Erst wenn wir die Geschichte der deutschen Verkehrsstraßen haben, besitzen wir eine exakte Grundlage für eine deutsche Kulturgeschichte, für eine Geschichte der Sitten und Eigenheiten der einzelnen Gegenden, da dies alles durch den vielleicht Jahrhunderte lang fortgesetzten Verkehr mit bestimmten anderen Stämmen und Völkern bedingt ist.

3) Die Anrufung des Geleits erfolgte brieflich in festen Formen. Als Beispiel diene folgendes Schreiben:

Nürnberg. Datum d. 27. Februarii 1760.

Euer Hochfürstlichen Gnaden seyd unsere unterthänigst willigste Dienste bestes Fleißes zuvor, bereit.

Gnädigster Herr!

Nachdem etliche unserer Burgere, Kauf- und Handelsleute Vorhaben seynd,

Die beiden markgräflich-brandenburgischen Häuser Kulm und Onolzbach waren berechtigt und hatten „in ruhiger Possession hergebracht" von Nürnberg ab bis an die Kitzinger Markung zu geleiten.[1])

Der ansbachische Geleitshauptmann mit dem aus dem Ansbacher und Baireuther Adel entnommenen 30 Geleitsführern brachte die Geleitskutsche zunächst bis an das Thor von Markt-Bibart, einer Würzburger Enklave. Bei der Ankunft des Geleits hatte der dortige hochfürstlich-würzburgische Gegenschreiber sich „mit bewährter Mannschaft" jedesmal am Thore einzufinden und zu protestieren, damit der markgräfliche Geleitsbeamte seinen Geleitsschild vordecke, was auch beim Einreiten in und durch das Dorf zu geschehen hatte. Außer dem Thore von Markbibart wurde die Geleitskutsche wieder in onolzbachischem Gebiete weitergeführt an Iphofen vorbei nach Mainbernheim, bis an die dortige Geleitsgrenze. An dieser Grenzscheidung endigte das brandenburgische Geleitsrecht. Weiterhin wurde an der Mainbernheimer Geleitsgrenze die Geleitskutsche durch den Kitzinger Zentgrafen als Geleitshauptmann zu Kitzingen nebst 12—15 bewährten Bürgern eingeholt und nach gegeneinander abgelegten „pro et reprotestationes" ins kitzingische Geleit übernommen und in die Stadt Kitzingen geführt, woselbst das Geleit zu übernachten hatte. Am andern Morgen wurde die Geleitskutsche von Kitzingen bis an den Gießhügel bei Würzburg gebracht, woselbst der Würzburger Geleitshauptmann nach vorheriger kurzer Anrede zur weiteren Vergeleitung die Kutsche übernahm und bis an den Grenzort fortführt.

---

die herbeynahende Frankfurter Fastenmesse mit ihrer Hab und Kaufmannschaft zu besuchen, und den acht und zwanzigsten Martii nächstkünftig geliebt es Gott! von Nürnberg zu reisen; als gelanget an Euer Hochfürstlichen Gnaden unsere unterthänigstes Ansuchen, Sie geruhen ohnbeschwerd, die gnädigste Verordnung ergehen zu lassen, daß gemeldte unsere Burgere, Kauf- und Handelsleute, samt ihrer Haab und Kaufmannschaft, und denen Ihrigen in berührter Frankfurter-Fasten-Meß und wieder daraus, durch Euer Hochfürstlichen Gnaden Hochstift, Herrschaft und Gebiet mit Geleit und Sicherheit der Nothdurft nach versehen, und den Geleits-Beamten solches mißlich gemachet werden möge Gestalten zu Euer Hochfürstlichen Gnaden wir hier immer das unterthänigste Vertrauen tragen, anbey dero gnädigsten schriftlichen Resolution in Antwort durch diesen zu diesem Ende abgeschickten eigenen Botten versichert zu werden verhoffen es auch der Gebühr nach zu verdienen, erbietig verbleiben, Euer Hochfürstlichen Gnaden damit des Allmächtigen Obschirmung zu allen Höchstgesegneten Hochfürstlichen Wohlstand getreulichst zu Dero beharrlichen gnädigsten Affektion aber uns unterthänigst empfehlende;

Euer hochfürstlichen Gnade!

unterthänigster Bürgermeister und Rath der Stadt Nürnberg.

1) Laut eines Übereinkommens vom Jahre 1582. Diese Geleitsgerechtsame hatte früher dem Herrn von Limpurg gehört und wurde von demselben für 5500 fl. an den Markgrafen von Brandenburg verkauft.

Würzburg nämlich war berechtigt, von der Kitzinger Markung durch Kitzingen hindurch bis an die Gegend des Gießhügel (bei Würzburg) zu vergeleiten. Dies war das Kitzinger Geleitsrecht, mit welchem Würzburg von der Stadt Kitzingen belehnt war. Sodann war Würzburg selbst berechtigt, von Gießhügel durch die Stadt Würzburg [1]) zu geleiten (wo das Geleit Mittag zu halten hatte) bis an das sogenannte „Kalte Loch",[2]) wo das Geleit an Kurmainz übergeben wurde.

Nach der Übernahme der Geleitskutsche durch Kurmainz wurde dieselbe über Bischofsheim und Miltenberg durch das Mainthal nach Frankfurt geführt. Dies scheint wenigstens für die Geleitskutsche selbst der herkömmliche Weg in der von uns ins Auge gefaßten Zeit der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts gewesen zu sein, wenn auch der Meßverkehr selbst vielfach andere Wege, z. B. durch den Spessart über Lengfurt — Rohrbrunn — Bessenbach einschlug. Der Zustand der Straßen scheint für die jeweilige Auswahl derselben auch bestimmend gewesen zu sein.[3]) Wieweit die Handelspolitik auf die Wahl dieser Straßen Einfluß hatte, werden wir späterhin noch ausführlich darstellen.

Das Geleite zog bis vor die Reichsstadt Frankfurt, wo die Geleitsreiter dieser Stadt demselben entgegenritten und es mit hergebrachten Feierlichkeiten übernahmen.[4])

---

1) Nebenbei sei hier bemerkt, daß der Stadt-Würzburger Geleitszoll seit 1755 von der Mainbrücke an das Zeller- und St. Burkarder Thor verlegt wurde. Und zwar wurde der Geleitszoll hier in der Weise erhoben, daß alle fremden zu und von der Frankfurter Oster- und Herbstmesse gehenden, reitenden und fahrenden Kaufleute von ihrer Person, dann die fremden Kutscher von ihrem Geschirr (gleichviel ob sie fremde oder hochstiftliche Kaufleute fuhren) und ebenso die Fuhrleute für ihre Güterwagen den Geleitszoll bezahlen mußten. Dagegen wurde der Geleitszoll nicht von den Gütern erhoben, sondern nur von des Fuhrmannes Wagen und Pferden. Die hochstiftlichen Kaufleute und Fuhrleute, wenn letztere auch fremde Kaufleute fuhren, waren von dem Geleitszoll frei. Die Höhe des Geleitszolles war durch die gedruckten Geleitszeichen und durch die Geleitsrechnungen bestimmt.

2) Das „Kalte Loch" war nach einer Bemerkung in einem Hofkammerprotokoll ein Platz im Guttenberger Revier (Amt Heidingsfeld).

3) Demgemäß hatte Kurmainz auch mehrere Ausgabestellen für seine Geleitszettel eingerichtet: Miltenberg, Rohrbrunn, Stockstadt. Die Würzburger Geleitszettel mußten in Kitzingen, die markgräflichen in Nürnberg gelöst werden. Über die Veränderungen, welche bei der Wahl der Geleitsstraßen mit unterliefen s. auch oben den Auszug aus dem Journal der Geleitskutsche Seite 43.

4) Die bei der Übergabe des Geleits regelmäßig gewechselten Anreden hatten folgenden Wortlaut:

„Im Namen seiner Kurfürstlichen Gnaden zu Mainz, des hl. Stuhls zu Mainz Erzbischof des H. R. R. durch Germanien Erzkanzler und Kurfürst, und eines Hochwürdigen gnädigen Domkapitels zu Mainz übertrage ich hiemit das Frankfurter Meßgeleit, jedoch dergestalten, daß nicht Neues eingeführt und die alte Observanz und Gewohnheit beibehalten werden soll."

Die Einführung, oder wie man der ganzen Schaustellung [1]) gegenüber zu sagen pflegte, die „Aufführung" des Geleits in Frankfurt selbst erfolgte stets Mittwochs vor Anfang der Ostermesse und Donnerstags vor Beginnn der Maria-Geburts- oder Herbstmesse.

Dabei ritten vier Herren des Rates und der Amtmann nebst der bürgerlichen Reiterei, aus „wohl montierten, stets blau bekleideten Bürgern zu Pferd" bestehend, unter Lösung dreier Kanonen an der unter dem Thore in Gewehr stehenden Soldatenwache vorbei in die Stadt hinein, bis in den Nürnberger Hof, woselbst dann weitere Festlichkeiten stattfanden.

Auf der Rückfahrt des Geleits war der „modus conducendi" ganz der gleiche. In der dritten Meßwoche wurde das Geleite wieder feierlich aus Frankfurt hinausgeführt. Die Geleitskutsche wurde vor der Rückfahrt in Frankfurt durch Herausnahme des Gestells in einen Güterwagen verwandelt, und nur auf diesem Wagen durfte das erste Meßgut wieder ausgeführt werden. Die Geleitszeit dauerte im ganzen 8 Wochen, nämlich von oben herab zur Messe 4 und von unten herauf gleichfalls 4 Wochen.

Zur thatsächlichen Sicherung der einzelnen zu oder von der Frankfurter Messe kommenden Handelsleute waren die Geleitsreiter durch die Geleitsherren aufgestellt, welche die ganze Geleitszeit hindurch die Straßen fortwährend fleißig zu bereiten und sicher zu machen hatten.[2]) Aus einer „Instruktion an die Kreisdragoner und hochfürstlichen Gardereiter über Arretierung und Behandlung der Fuhrleute, welche frivoler Weise nach Steft fahren," ergibt sich, daß diese Garde aus einer Husarenabteilung bestand, die einen eigenen Geleitshauptmann und Geleitsobristen hatte.

Hierauf antwortete z. B. der Amtskeller von Hofheim oder Höchst:

„Im Namen Sr. Kurfürstl. Gnaden in Mainz ꝛc. und eines hochwürdigen gnädigen Domkapitels zu Mains acceptiere ich das Geleit, jedoch dergestalten, daß nichts Neues angefangen und das alte Herkommen fortgeführt werden soll."

1) In der Herbstmesse wurde auch das bekannte Pfeifergericht in Frankfurt aufgeführt.

2) Diese Schilderung des Geleitsrechtes verdanken wir zum größten Teil einem Auszug aus einem Gebrechenamtsprotokolls-Auszug. Von besonderem Wert für eine Darstellung des Nürnberger-Frankfurter Geleites ist das Buch „Species facti über den Geleitsprozeß zwischen Kurmainz und Würzburg 1761." (Der volle Titel ist viel länger, s. u.). Dieses Buch entwickelt eine Geschichte des Würzburger-Nürnberger Geleits und gibt reiches Material für die rechtliche Beurteilung; die Urkunden über das nürnberg-würzburgische Geleitsrecht, welche dieser Denkschrift beigedruckt sind, gehen zurück bis auf das Jahr 1564. Ein so wichtiges Recht bildete naturgemäß auch früher schon eine Quelle von Streitigkeiten bei den zersplitterten politischen Verhältnissen, und das Geleitsrecht wurde

Das Geleitsrecht auf der Nürnberg—Leipziger Handelsstraße für die Leipziger Jubilate- und Michaeli-Messe wurde durch den Markgrafen von Brandenburg, die Fürstbischöfe von Bamberg und Würzburg, dann durch die Herzöge von Koburg und Altenburg ausgeübt, welche auch der Geleitskutsche das wirkliche fürstliche Geleit zu leisten hatten. Dieses Geleit ging nicht bis in die Stadt Leipzig, sondern nur bis an die kursächsische Grenze. Bis Lösle ritten auch 3 nürnbergische Geleitsreiter mit, wie auch das Frankfurter Geleit eine Strecke weit von den Nürnberger Geleitsreitern begleitet wurde.

Die Geleitskutsche wurde zu Nürnberg am Tiergärtner Thor von dem markgräflich brandenburgischen Geleit übernommen; unterhalb Baiersdorf, an dem sogenannten Kreuzbache wurde dieselbe von den bambergischen Geleitsbeamten aus der Festung Forchheim erwartet. Dann folgte beim Maine unweit Güßbach die Itzgeleitsstraße und von hier waren Würzburg und Koburg Geleits- und Territorialherren. Die Geleitsgrenzsteine für diese beiden Territorien waren auf dem Wege von Kaltenbronn nach Gleußen. Das Geleit zwischen Würzburg und Koburg war geregelt durch einen Rezeß vom Jahre 1549. Die Würzburger Regierung erließ jedesmal zur Meßzeit ein Reskript an den Zöllner zu Hilkersdorf, daß er des Geleits walte. Derselbe übernahm das Geleite zu Güßbach von Bamberg und führte

---

nicht immer in der oben geschilderten herkömmlichen Beschaffenheit ausgeübt. So hatte z. B. zu Beginn des 16. Jahrhunderts Brandenburg das Geleit von Kitzingen und Würzburg ab und durch den Taubergrund geführt und erst im Jahre 1520 kam ein Vergleich zwischen Würzburg und Brandenburg zu stande, demzufolge die Markgrafen, während zweier Messen das Geleit durch den Taubergrund führen durften, bei jeder dritten Messe jedoch die Würzburger Geleitsstraße einhalten mußten. In einem Brief des Kurfürsten Joh. Philipp von Würzburg (und Mainz) vom 6. September 1661 an einen Zollbeamten zu Würzburg wird erwähnt, daß die Kaufleute immer mehr von der ordinären Geleitsstraße Würzburg—Bischofsheim abweichen und auf Nebenwege gehen, namentlich nach Lengfurt, hier über den Main und durch den Spessart nach Frankfurt. Der Fürst ordnete größte Strenge gegen die Unregelmäßigkeiten an. Im Jahre 1667 entschuldigte sich die Stadt Nürnberg bei der Würzburger Regierung, weil die Nürnberger infolge der zu Würzburg herrschenden Pest die Stadt Würzburg während der Geleitszeit umgangen hätten und fügten die Versicherung bei, sie würden künftig wieder „dem Recht und der Gewohnheit gemäß" handeln. —

Der juristische Inhalt der erwähnten „Species facti" kommt auf die Frage hinaus, ob Würzburg nur ein Geleitsrecht hatte für den Nürnberg—Frankfurter Güterverkehr oder ein Straßenzwangsrecht. Anlaß zu diesem vor dem Reichskammergericht anhängigen Prozeß zwischen Würzburg und Mainz (1770er Jahre!) war die Thatsache, daß Nürnberger Kaufleute immer häufiger auf der Landstraße Aub—Simeringen—Bischofsheim direkt nach Frankfurt zogen, was von Kurmainz begünstigt wurde. (Näheres hierüber an Ort und Stelle!).

dasselbe bis an die koburgische Grenze, wo es von Koburg feierlich übernommen und fortgeführt wurde.[1])

Von der koburgischen Grenze ab [2]) kam es dann wieder zu einer Reihe von Protestationen mit anderen Territorialherrschaften, besonders zwischen Koburg-Saalfeld und Koburg-Meiningen.

Diese Protestationen und Reprotestationen fanden insbesondere an der sog. „gebrannten Brücke" statt, der Grenze zwischen den Ämtern Koburg und Neustadt, dann auf dem sogenannten Sattelplatze. Auf der Rückfahrt des Geleits wurden wiederum auf dem Sattelplatze die Protestationen angefangen, an der gebrannten Brücke fortgesetzt und zu Veslau an der koburgischen Grenze beschlossen.[3]) Während der Meßzeit selbst trat auch auf dieser Geleitsstraße an Stelle des lebendigen Geleits die Lösung der Geleitszeichen durch die Kaufleute und zwar erfolgte dieselbe für das markgräfliche Geleit in Nürnberg, für das würzburgische in dem Dorfe „am Zoll" (Hilkersdorf), für das koburgische in Koburg.

Von den übrigen fränkischen Geleitsgerechtsamen [4]) seien hier nur noch die ansbachischen erwähnt, weil dieselben besonders zahlreich sind und einen Begriff davon geben, wieviele kleinere unbedeutendere Geleitsgerechtsamen neben den großen und in der Handelspolitik hervortreten-

1) Diese Darstellung fand sich in einem Straßenbaukommissionsprotokoll der würzburgischen Regierung.

2) Topographie des Herzogl. Sachsen-Koburg-Meiningischen Anteils an dem Herzogtum Koburg von Obristleutnant Sprengseysen 1781, s. auch Sachsen Koburg-Saalfeldische Landesgeschichte von Joh. Ad. Schultes. Koburg 1818, bes. VII. 3 S. 131.

3) Daß auch dieses Geleitsrecht bis auf die Örtlichkeiten ein altherkömmliches war, ergibt sich aus folgenden Worten Merians:

„Das erste Dorf im Koburgischen von Nürnberg aus, und zwischen diesem und Kaltenborn(so ein kleines denen von Rotenhahn zuständiges Dörflein zwischen Lahn und Gleußen gelegen) ist mitten in der Straße ein Fähnlein zu sehen, welches die Grenzscheide zwischen Sachsen-Koburg und Würzburg anzeigt, bei welchem allezeit das nürnbergische Geleit auf Leipziger Meßreisende vom koburgischen Geleitsmann angenommen wird."

4) Auch das Hochstift Würzburg scheint noch andere Geleitsbefugnisse als die für die Leipziger und Frankfurter Messe gehabt zu haben. So wird in den Akten des Jahres 1755 erwähnt, daß die bisher auf der Leipziger Straße zum naumburgischen Petri und Paulimarkt am 19. Juni abgehende Geleitskutsche in diesem Jahre das würzburgische Geleit wegen Mangel an Meßbesuchern nicht erbitten können. Es wird hierauf noch ein eigner Vertrag darüber abgeschlossen, daß das Würzburger Geleitsrecht durch diesen einzelnen Fall nicht tangiert wird. Auch hatte Würzburg das Geleitsrecht auf dem Maine. Das von Bamberg regelmäßig zur Ostermesse nach Frankfurt abgehende geschmückte Geleitsschiff wurde von Würzburg, und zwar von Zeil ab geleitet.

den innerhalb der deutschen Territorialwelt des vorigen Jahrhunderts bestehen konnten.

Das Haus Brandenburg-Onolzbach hatte 31 Geleitsrechte auf den Straßen seines Territoriums [1]) und außerhalb desselben. In Aub war ein eigner ansbachischer Geleitsbeamter, welcher in dem vor dem unteren Thore daselbst befindlichen fürstlich-brandenburgischen Geleitshaus wohnte. An diesem Hause war eine Tafel mit folgender Aufschrift angebracht: „Allhier suchet und giebt man das Kaiserliche Geleit dem Kur- und hochfürstlichen Haus Brandenburg zuständig." Das Geleitsrecht zu Aub erstreckte sich nach einer Beschreibung im Jahre 1739 „von Aub an bis zu dem Stein, wo beide Herrschaften Brandenburg und Würzburg die Geleitsgerechtigkeit mit einander durch das deutschordische, eine Stunde von Aub entlegene Dorf Gelchsheim haben; von da bis an einen 1200 Gerten weit zwischen Gelchsheim und Lindach stehenden mit beider Herrschaft Wappen bezeichneten Stein. Von diesem Stein an hat Brandenburg allein weiter zu geleiten, bis zu dem sog. Knäbleinskreuz ungefähr 1/2 Meile Wegs über den Weiler Simringen hinaus, woselbst wieder zwei Steine nahe an einander stehen mit dem eingehauenen brandenburgischen und würzburgischen Wappen."

In Fürth war ein eigenes brandenburgisches Geleitsamt, welches vorzüglich darauf zu sehen hatte, „daß von den die Frankfurter, Leipziger, Naumburger und Nördlinger Messen besuchenden Kaufleuten bei ihrer Durchreise sowohl für ihre Personen als Güter, das Gleit jedesmalen gelöst und entrichtet werde." Auch in Mergentheim, der deutschordischen Residenzstadt war ein hochfürstlich brandenburg-onolzbachisches Geleitsamt, „dessen Geleitsgerechtsamen von Mergentheim bis nach St. Jobst, Königshofen, dem Knaben-Kreuz, gegen Simringen, gegen Aub, zu der Roten Bruck bei Ochsenfurt, gegen Uffenheim, Windsheim, Rothenburg, zu der Zwergbruck bei Dinkelsbühl, gegen Krailsheim, Steinbuch, zu dem Kocherstein am Kocher, ingleichen bis an die Steinbrücke bei Neunkirchen sich erstreckt".

Aus der vorstehenden, zusammenhängenden Darstellung des Geleitsrechtes in Franken ergibt sich, daß dasselbe im Hinblick auf den mit

---

1) Es waren dies „die Geleitsgerechtsamen zu Aub, Bieberehren, Burgthann, und Oberherriden, Kadolzburg, Krailsheim, Kreglingen, Dinkelsbühl, Eichstädt, Einersheim, Farrenbach, Feuchtwang, Fürth, Gerobronn, Gunzenhausen, Hammdorff, Hochtheim oder Wille und Rosenberg, Ickelheim, Kitzingen, Langenfeld, Mainbernheim, Mergentheim, Neunkirchen, Nürnberg, Ober-Rodbach, Ochsenfurt, Plofelden, Roth, Schwabach, Uffenheim, Weißenburg, Windsheim" (Real-Index der brandenburg-onolzbachischen Landesverordnungen in dem reichhaltigen Kapitel „Geleit". Hier finden sich auch Mitteilungen über die Geschichte der Gerechtsamen, über deren örtliche Begrenzung, wobei oft bestimmte Bäume, Steine und Brücken eine historische Rolle spielen.)

dem Geleitsrecht eng verwandten Straßenzwang das „objectum primarium“ der würzburgischen Handelspolitik werden mußte, als die hochstiftliche Regierung unter Friedrich Karl sich zur energischen Förderung des Kommerzienwesens entschloß und zur Bekämpfung der brandenburgischen Bemühungen, durch die Kolonisation und Einrichtung der Enklave Steft den Mainhandel heranzuziehen.

Friedrich Karl hatte schon im Jahre 1737 einen Vertrag zwischen Würzburg und Ansbach zu stande gebracht, demgemäß als Geleitsstraße nicht mehr wie früher die Straße von Nürnberg über Uffenheim und Aub, sondern die über Kitzingen bestimmt wurde.[1]) Der weitere Schritt, den Friedrich Karl unternahm, war der, daß er das Geleitsrecht und damit den Straßenzwang auf alle Güter ausdehnte, um dadurch Kitzingen mit Gewalt als Handelsstadt emporzubringen. Dieser erste Vertrag richtete seine Spitze nicht sowohl gegen Brandenburg-Ansbach, als gegen die westlichen Stände, insbesondere gegen Kurmainz. Ansbach hatte an der ersten südlichen Ausbiegung des Maines seine Stadt Steft zur Handelsblüte emporgebracht und konnte allmählich daran gehen, den Verkehr des Territoriums aus der westlichen Richtung nach Norden zu lenken; Mainz rührte sich nicht, sei es, daß der in Mainz sehr einflußreiche Friedrich Karl dies erzielte, sei es, daß man die Bedeutung der Maßnahmen nicht erkannte. Ansbach und Würzburg suchten bei diesem Vertrage beide ihre Rechnung zu finden, bald aber entzweiten sie sich über die Frage, wer den Löwenanteil an dem Nürnberg-Frankfurter Handel bekommen sollte.

Die Ausübung des Geleitsrechtes seitens des Hochstiftes Würzburg stieß nämlich alsbald auf Hindernisse, da Brandenburg, das bei dem 1737er Vertrage auch nicht leer ausgehen wollte, die Ablenkung des Handels von Kitzingen nach Steft in jeder Weise begünstigte. Das Würzburger Zwangsrecht wurde nicht respektiert und bereits 1742 finden wir zur Beilegung von Streitigkeiten über die Ausübung des Geleitsrechtes und die Erhebung des Geleitszolles wieder einen Vertrag zwischen Würzburg und Brandenburg, in welchem es unter anderem heißt, daß seit Jahren wegen der Geleitsstraße bei Kitzingen zwischen den beiden Fürstentümern Würzburg und Onolzbach Streit und Irrungen vor-

---

1) In dem Real-Index der ansbachischen Landesverordnungen heißt es bei der Beschreibung des Geleits zu Aub: „Die beiden Frankfurter Jahresmessen beschäftigen diesen Posten ganz besonders. Nach 1737 wurde durch den zwischen den beiden hochfürstlichen Häusern Würzburg und Ansbach errichteten Vergleich auch hierin einige Abänderung vorgenommen, und die Geleitsstraße nicht mehr wie ehehin, von Nürnberg über Uffenheim und Aub, sondern über Neustadt, Mainbernheim und Kitzingen 2c. bestimmt, daher denn diese Geleits-Stätte seitdem nicht mehr so stark als vorher frequentiert wird.“

gefallen seien. Es sollen Bestimmungen festgesetzt werden über die Geleitsstraße und über die Geleitsgrenze, dann sollen auch auf Antrag Würzburgs, „die bei Annehmung und Übergebung des Geleits vorgekommenen Pro- und Reprotestationes künftig gänzlich unterbleiben.“ Nachdem aber Ansbach über die Geleitssache sich erst mit Brandenburg-Baireuth ins Benehmen setzen will, kommt nichts Sicheres zu stande und „ist es bei den gewöhnlichen Pro- und Reprotestationes zu belassen, mit dem Bewenden jedoch, daß dabei von beiderseitigen Officianten geziemende Bescheidenheit gebraucht und aller geschärfte Wortwechsel und namentlich auch alle Thätlichkeiten künftig vermieden werden.“ Ferner gibt der Vertrag den beiden Teilen das gleiche Recht, „die auf frischer That betretenen Zollbetrüger und die von der ordentlichen Zoll- und Landstraße Abweichenden in des anderen Herren Territorium zu verfolgen, und durch den Beistand der fremden Beamten den Frevler zur Erledigung des schuldigen Zolles und der verwirkten Zollstrafe anhalten zu lassen, jedoch soll die gehörige Bescheidenheit dabei gebraucht und beiderseitig ohne amtliche Assistenz nichts unternommen werden, es wäre denn, daß der Zollschalker sich in der Güte abfinden wolle.“

Wenn dieser Vertrag materiell noch nicht viel regelt, so ergibt sich um so deutlicher daraus, daß vieles vorhanden war, was einer Regelung bedurft hätte, daß die Interessengegensätze sich so zugespitzt hatten, daß Beleidigungen und Thätlichkeiten nicht nur zwischen den Interessenten und Beamten, sondern auch zwischen den beiderseitigen Zollbeamten selbst an der Tagesordnung waren.

Die nächsten Jahre sind mit den Geleitsstreitigkeiten erfüllt; es ist jedoch ohne Interesse, diese Differenzen im einzelnen darzustellen.

Brandenburg begünstigte mit allen Mitteln, daß der Güterzug statt über Kitzingen sich nach Steft wandte, und gab höchstens zu, daß die Kaufleute sich von Steft aus in Kitzingen ein Geleitszeichen gegen die Entrichtung des Geleitzolls lösen ließen. Würzburg seinerseits behauptet in dem weiteren Verlauf des Streites den Geleitszwang nicht mehr von allen Gütern, sondern nur von den Nürnberger, aber auch von den Erlanger Gütern, ließ dagegen die Schwabacher Güter, deren natürlicher Weg nach Steft führte, frei und außerdem — „wie herkömmlich“ — die nicht zur Frankfurter Messe gesandten Güter, also die rheinischen und holländischen sog. Transitogüter und die für Franken selbst bestimmten sog. „Landgüter“. Für die Meß- oder Geleitsgüter behauptet Würzburg jedoch strikte das Recht des Straßenzwanges und will sich nicht mit der Lösung der Geleitszeichen und der Entrichtung der Geleitszölle von einem anderen Platze aus begnügen. Die Erörte-

rung über diese Hauptfrage ergibt noch manches Bemerkenswerte. So wurde in Würzburg von liberaler Seite der Vorschlag gemacht, nicht auf die Einhaltung der Geleitsstraße zu bestehen, wenn der Handel diese Straße nicht mehr wählen wolle, da man auf die Dauer doch nichts ausrichten werde und sich nur Streitigkeiten und Kosten eintrage; man solle höchstens die Lösung der Geleitszeichen verlangen, den Straßenzwang jedoch aufgeben. Der Fürstbischof [1]) jedoch kann diesen Vorschlag nicht acceptieren, weil die Geleitsstraße in den kaiserlichen Briefen benannt sei und durch Abgehen von dieser rechtsbestätigten Forderung das Land seinen Handel verliere, während die bloße Lösung des Geleitszeichens keine Garantie gebe gegen schädliche Unterschleife. Denn wenn der Handel einmal von Kitzingen weg und außer Landes sich gezogen habe, könne nicht mehr kontrolliert werden, ob ein Gut ein Meßgut sei oder nicht. Von anderer Seite dagegen wird der Regierung vorgeschlagen, das Geleitsrecht noch zu verschärfen und eine unbeschränkte Zeit für die Ausübung des Geleitsrechtes einzuführen, statt der bisherigen 8 Wochen. Nur dadurch könne der Handel dem würzburgischen Territorium und speziell der Niederlage Kitzingen erhalten werden. Aber auch dagegen erklärt sich der Fürst mit der Begründung, daß das Geleitsgeld doch „eigentlich" für eine Gegenverbindlichkeit erhoben werde, nämlich für das Geleit, und daß der Straßenzwang eigentlich für die Sicherheit des Handels eingeführt sei. Eine Sicherheitsleistung finde aber nur während der Meßzeit statt, eine ständige Sicherheitsleistung sei mit zu großen Kosten verknüpft, und ohne Gegenleistung könne man nicht gut Straßenzwang und Geleitsgelder fordern. Man kam zu keinem Resultat; dem Fürsten wird vorgehalten, wenn er sich nicht auf eine unbegrenzte Erstreckung der Geleitszeit einlasse, werde bei einer Verschärfung des Geleitsrechtes gerade die Zeit kurz vor Beginn der achtwöchentlichen Geleitszeit und kurz nach Schluß derselben von den „auf ihren Vorteil spekulierenden" Händlern benützt werden, um ihre Güter ohne Straßenzwang, ohne Umwege und ohne Geleitszölle zu befördern; man müsse mindestens ein paar Tage vor und nach Beginn der Geleitszeit zusetzen, um jene Entweichung des Güterzuges unmöglich zu machen. Der Fürst bemerkte dagegen, man komme da an kein vernünftiges Ende, weil immer wieder ein paar Tage die ersten und die letzten seien, so daß man immer wieder ein paar Tage zusetzen müsse. Bei einer solchen Erweiterung des Geleitsrechtes jedoch würde man schließlich auch noch wegen einer in den Reichssatzungen verbotenen Zoll-

1) Die fürstlichen Äußerungen schöpfen wir vielfach aus der jeweiligen „Resolutio Celsissimi", welche auf den Aktenstücken oder am Ende derselben sich fast regelmäßig findet.

erhöhung verklagt werden und am Ende werde gar das ganze Geleitsrecht angefochten werden, ohne daß man mit einem rechtsbündigen Gegenbeweis so leichtlich aufkommen könne. Das würzburgische Geleitsrecht begründe sich auf das Herkommen, und man thue deshalb auch gut daran, sich an das Herkömmliche zu halten auch bezüglich der Dauer der Geleitszeit und man müsse ferner stets im Auge behalten, daß der Geleitszoll im Grunde nichts anderes sei, als eine Vergütung für wirklich geleistete Vergeleitung. Auf jeden Fall, so endigte der Fürst sein Dekretum, handle es sich hier nicht nur um eine kitzliche Sache, sondern auch um ein „großes Geschrei wegen des Commercii". Auch das Würzburger Gebrechenamt spricht sich entschieden gegen eine gewaltsame Erweiterung des Geleitszwanges aus: es sei rein unmöglich, den Güterzug von Steft und Breit nach Kitzingen durch Zwang leiten zu wollen, man könne sich lediglich an die herkömmliche achtwöchentliche Geleitszeit halten und jeder andere Zwang sei gegen die „libertatem commerciorum", und wenn man auch nicht gegen den mit Ansbach im Jahre 1742 getroffenen Rezeß durch „geeignete" Interpretation und Deutung der Worte verstoße, so dürfte man solche Gewaltmaßregeln Ansbach gegenüber schon deshalb nicht durchführen, weil „dergleichen die Beschränkung der Commerciorum abzweckende Verordnungen" capitulatione caesarea verboten seien und kassiert werden würden.

Es blieb also bei dem herkömmlichen Geleitsrecht, d. h. der Würzburger Handel in Kitzingen war 8 Wochen im Jahre, während der Frankfurter Meßzeit, ein ganz besonders blühender, während der eigentliche Transithandel vom Rhein und Holland nach Bayern, Österreich, Tirol und Schwaben mehr über Steft und Breit ging.

Trotzdem gab es auch ohne Verschärfung des Würzburger Geleitsrechtes noch manche Konflikte infolge dieses Rechtes oder Zwanges. So finden wir im Jahre 1746 einen energischen Protest der Stadt Nürnberg gegen die Handhabung des Geleitsrechtes seitens Würzburgs. Es waren mehrere Schiffer während der Meßzeit gezwungen worden, bei 100 Thaler Strafe ihre aus Holland und nicht aus Frankfurt kommenden Nürnberger Güter nach Kitzingen den Main hinaufzufahren, statt in Steft umzuschlagen. Die Würzburger Regierung vermutet, daß Nürnberg von Ansbach „aufgehetzt" sei, und erwidert, daß die Kaufleute sich solche Vorkommnisse selbst zuzuschreiben hätten, wenn sie nicht dafür sorgten, daß während der Geleitszeit der genaue Beweis erbracht würde, ob ihre Güter Frankfurter Meßgüter oder Transitgüter seien. Würzburg halte sich genau in den Grenzen seines Rechtes, dies habe man der Reichsstadt Nürnberg schon zweimal versichert und brauche es nicht noch öfters zu wiederholen.

Abgesehen von solchen Konflikten war das Würzburger Zwangsrecht natürlich auch eine Quelle von Betrügereien und Unterschleifen. Vor allem leuchtet ein, daß die Schiffer, die Fuhrleute, die Kaufleute und Spediteure ihr Möglichstes thaten, um dem lästigen Würzburger Straßenzwang auszuweichen. Bestechungen und falsche Frachtbriefe kamen ungemein häufig vor, und besonders lebhaft und rege wäre der erzwungene Handel in Kitzingen durch das Geleitsrecht allein wohl nie geworden. Die Würzburger Regierung brachte z. B. in Erfahrung, daß die Zolldragoner, welche die Grenzen zu bereiten hatten, um auf Meßgüter zu fahnden, nicht verläßlich seien, daß sie gegen ein gutes Trinkgeld sehr nachgiebig würden, und es werden deshalb außer den Zolldragonern noch andere „bürgerliche, verläßliche und charakterfeste Leute", die zugleich „des Reitens und der Gegend kundig" waren, zu dieser Güterjagd angestellt. Schwieriger war es schon, den falschen Frachtbriefen beizukommen. Allein man half sich hier dadurch, daß man möglichst wenige Güter von dem Geleitszwang befreite. Dadurch hoffte man zugleich auch wieder, der erstrebten Förderung des Kitzinger Handels zu dienen. So wurden nun auch die Augsburger Güter für geleitbar erklärt, da merkwürdig viel „Augsburger Gut" zur Geleitszeit ankam und als geleitsfrei passieren durfte. Es fiel dies auf, weil doch die Augsburger Güter ihren natürlichen Weg nach Schwaben nehmen mußten und außerdem die Reichsstadt Augsburg in Frankfurt einen eigenen Geleitsreiter hielt, welcher die Augsburger Güter über Miltenberg durch den Taubergrund nach Schwaben geleitete, wenn diese Straßen nur einigermaßen gangbar waren. Das viele „Augsburger Gut" konnte also nur eine falsche Bezeichnung sein, um dem Geleitszwang zu entgehen.

Daß diese Art Handelspolitik auf die Dauer nicht fortgeführt werden konnte, sah man immer mehr ein; es war ein System von Zwang einerseits und Betrug andererseits. Würzburg machte sich Feinde auf allen Seiten. Erlanger Kaufleute beschwerten sich, weil mehrere Wagen mit Erlanger Strumpfwaren angehalten worden und zu Grunde gegangen waren, zwei Regensburger Güterwagen wurden mit roher Gewalt von Würzburger Husaren aus Steft nach Kitzingen geschleppt, obwohl sie keine Geleitsgüter enthielten.

Böses Blut machte auch im Jahre 1749 die Vergewaltigung zweier Regensburger Güterwagen, welche zufällig die Effekten des Kommitialgesandten und Kommissarius Fürsten Taxis enthielten.

Der Wunsch, von dieser gewaltthätigen Handelspolitik zu einer vertragsmäßigen überzugehen, wurde lebhaft geäußert und im Jahre 1749 zu Breit eine Konferenz zum Abschluß eines Handelsvertrags mit Brandenburg-Ansbach von Würzburg einberufen.

Das Resultat dieser Verhandlungen war der Rezeß vom Jahre 1750. Folgende Bestimmungen dieses Vertrages sind hervorzuheben.

1) „Zur Erhaltung des Geleitsrechts müssen alle und jede Kaufmannsgüter und Waren, die in ihrer Fahrt von und zu der Frankfurter Messe die alte herkömmliche Geleitsstraße befahren und in selbiger von Nürnberg bis Kitzingen und ebenso von Frankfurt bis Kitzingen eintreten, oder nach der Lage des Ortes ihrer Aufnahme und Abgabe ohne Um- oder Auswege solche alt-her-kömmliche Geleitsstraßen zu berühren hätten, während der Geleitszeit sowohl zu Wasser als zu Land nach Kitzingen gebracht und außer diesem an keinem anderen Orte ein- und ausgeladen oder verführt werden.

2) Alle Fuhr- und Schiffsleute werden angewiesen, die Frachtbriefe auf den Zollstätten jedesmal getreulich vorzuzeigen. Solange die Frachtbriefe nicht attestiert sind, werden die Güter für geleitsbar erachtet und darnach in die Geleitsstraße angewiesen.

3) Wegen der übrigen nach Markt-Steft und Ansbach gehörigen auch anderen Augsburger, Eichstätter, Schwabacher, Rothenburger, Weißenburger, Windsheimer, Nördlinger, Dinkelsbühler und dergleichen Gütern, welche die alte herkömmliche Geleitsstraße nicht berühren oder nach der Lage des Orts ihrer Aufnahme und Abgabe ohne Suchung eines Um- oder Ausweges nicht zu berühren haben, bleibt es jedermann sonderheitlich aber den Markt Stefter Schiff-, Handels- wie auch Fuhrleuten und Spediteurs frei und unbenommen, zu Markt-Steft ein- und auszuladen. Diese Güter dürfen weder mit Arresten belegt, noch darf das Geleitsgeld auf den Geleits-Stätten erhöht, sondern das beiderseitige Kommerzium soll in wahrem nachbarlichen Wohlwollen bestens gefördert werden.

4) Inbesondere sollen die Stefter Schiff- und Fuhrleute keineswegs schuldig oder gehalten sein, oder dazu angewiesen werden, die in vorstehendem § 3 benannten Güter nach der Geleits-Stadt Kitzingen zu führen und allda ein- und auszuladen. Dahingegen wird:

5) von seiten des Fürstentums Onolzbach verbindlichst erkärt und hiemit auf das kräftigste zugesichert, daß — wie es die aufrichtige Meinung hat — das beiderseitige Beste nach Kräften zu fördern, also auch von Seiten des Fürstentums Onolzbach allen Ernstes darauf gesehen wird, daß die in die alten Geleitsstraßen gehörigen Güter, von welchen jedoch die auf den Geleitsstraßen auch in der Geleitszeit kommenden holländische und andere vom Rheine heraufgehende Transitogüter, mit welchen in Frankfurt die Meß nicht gebauet worden, ausgenommen sind, in der gewöhnlichen Meßgeleitszeit an Markt Stefter Kauf- und Handelsleute unter verdeckten Zeichen, Namen und Angaben nicht gebracht werden. Vielmehr soll gegen die sich Verfehlenden als

Zollschalker mit gemessener Strafe gemäß dem Rezeß de anno 1742 verfahren werden.

6) Bezüglich der Zeit, soll es bei den herkömmlichen acht Wochen bei jeder Meßzeit beiderseits ferner belassen und solche Frist unter keinerlei Vorwand weitershin nicht erstrecket, auch sollen die beiderseitigen Beamten darauf instruiert werden."

In diesem Vertrag suchten die beiden Stände Ansbach und Würzburg die seit dem Jahre 1737 den westlichen Ständen, insbesondere Kurmainz, abgejagte Beute, nämlich die große Nürnberg-Frankfurter Handelsstraße, unter sich redlich zu teilen, indem Würzburg-Kitzingen im wesentlichen die Meßgüter der Nürnberg—Regensburger Linie, Ansbach-Steft die der Augsburger Linie zugewiesen bekam, während der große Transitoverkehr beiden Ständen zukommen sollte.

Da die diplomatischen Verhandlungen, welche zu diesem Rezeß führten, auf rechtlicher Grundlage geführt wurden, da also lediglich festgestellt wurde, was Rechtens sei „herkömmliches oder wohlerworbenes Recht", so bieten dieselben wenig Interessantes dar.[1])

Der Rezeß vom Jahre 1750 befriedigte einen großen Teil des Würzburger und Kitzinger Handelsstandes nicht; man hatte in Würzburg keine Festsetzung und Abgrenzung des bestehenden Rechts erwartet, sondern eine Erweiterung und Verschärfung des Würzburger Geleitsrechtes und Straßenzwanges; man sagte, die Würzburger Diplomaten und Minister seien übervorteilt worden, der erst wieder emporgebrachte Kitzinger Handel sei nun sicher der Vernichtung preisgegeben. Es gebe Leute genug, z. B. in Frankfurt, welche sich ein Gewerbe daraus machen, für etwa einen $^1/_2$ fl. einen falschen Frachtbrief auszustellen. Was den Verkehr von oben herunter betreffe, so seien die Nürnberger gewohnt, ihre meisten Güter vor Beginn der Geleitszeit nach Steft zu schicken, und nachdem von Frankfurt herauf die meisten Güter Transito-

---

1) Die wirtschaftlichen Interessen eines Territoriums wurden damals noch nicht so frei wie später zur Aussprache gebracht, sondern immer durch das Medium eines Rechtsgrundes geltend gemacht. Sei es, daß man den Nachweis eines Rechtes zu bringen hatte, sei es daß man über die Interpretation und Abgrenzung eines bestehenden Rechtes stritt, immer vollzog sich die wirtschaftliche Entwickelung auf dem langsamen Weg der Fortbildung des historischen Rechtsgrundes. Prinzipien und Ideen waren damals noch keine Triebkraft in handelspolitischen Dingen, in Franken wenigstens. Erst später gegen Ende des 18. Jahrhunderts war der rationalistische Geist auch in Franken so erstarkt, die Ehrfurcht vor dem „Recht" so erschüttert, daß man auch bei handelspolitischen Verträgen schneller und direkter auf sein Ziel und auf seine Interessen hinarbeitete und auf einen Rechtsgrund nur noch Rücksicht nahm, wenn ein solcher vorteilhaft war. Zu Ende des Jahrhunderts treten die naturrechtlichen Ideen mit einer gewissen selbständigen Kraft in die Motivierungskunst ein.

güter seien, so würde nach dem Rezeß der Verkehr nicht gezwungen sein, über Kitzingen zu gehen, das Kitzinger Geschäft müsse zu Grunde gehen. Am Unter-Maine sei man strenger vorgegangen; da müsse der ganze Verkehr über Stockstadt gehen und dürfe nicht nach Hanau abweichen, wenn auch der Weg noch so schlecht sei. Da es den Kitzinger Schiffern nicht gestattet sei, in Steft zu laden, kämen sie überhaupt zu keiner Thalfracht, und damit sei dann ihr ganzes Gewerbe ruiniert. Es frage sich, auch ob der dritte Interessent, nämlich Brandenburg-Baireuth, das den Zoll in Neustadt a./A., Bruck und an anderen Orten besitze, sich diesen Vertragsbestimmungen zwischen Ansbach und Würzburg anschließen werde. Die Transitgüter seien die Hauptsache, ohne dieselben sei der Würzburger Handel vernichtet. In den früheren Jahren der Regierung Friedrich Karls seien alle Güter dem Straßenzwang unterworfen gewesen. Der Rezeß werde zur Folge haben, daß der für alle Güter eingeführte und aufrechterhaltene Straßenzwang beseitigt, die dazu errichtete Rangordnung unter den Schiffern unnütz werde, wegen Mangel an Gütern. Dagegen werde natürlich von Ansbach alles Erdenkliche im eignen Interesse gethan. Es sei sogar eine 13jährige Freiheit von allen Abgaben (außer dem Weggeld) angeordnet worden, über welche entsprechende Freizettel in die Komtors aller bedeutenden Handelsstädte geschickt worden seien.

Daß diese Befürchtungen übertrieben waren, ist klar, das Geleitsrecht und der Straßenzwang waren sehr wichtig, aber doch nicht die einzigen Mittel und Wege zur Förderung des territorialen Handels. Kamen ja doch nur die Meßgüter in Betracht und nur eine kurze Zeit des Jahres, während der übrige Verkehr, der ganze Transitoverkehr unberührt blieb.

Der Fürst wandte sich denn auch energisch gegen das „Raisonnement" seiner Unterthanen, meinte, daß die Leute in geheime diplomatische Dinge nicht hineinreden sollten, und daß alle die Räsonnements „Geburten solcher Personen seien, welche jaloux seien, weil sie nicht wissen, was sie gern wissen wollten." Allerdings sei die Förderung des Kommerzienwesens jetzt nach dem Rezeß doppelt angezeigt, da die Brandenburger alles thun würden, um den ganzen nicht geleitbaren Güterzug nach Steft zu bringen.

Thatsächlich war mit der vertragsmäßigen Festsetzung des Geleitsrechtes dem Würzburger Handel nicht viel geholfen, da auf Grund des Vertrages die Stefter Niederlage sofort noch mehr frequentiert wurde auf Kosten der Kitzinger Niederlage. Die Kaufleute hofften, daß Störungen und Konflikte jetzt aufhören würden und sie kamen noch lieber zur Stefter Niederlage.

So wurde natürlich durch den einflußreichen Kitzinger Handelsstand

die alte gewaltthätige Handelspolitik von neuem angeregt. Schon bei der Ostermesse des Jahres 1750 kamen Streitigkeiten und Gewaltthätigkeiten vor, „wie sie früher nie dagewesen"; die Würzburger Zollbeamten und Soldaten gingen auf Befehl einiger hochgestellter Würzburger Räte aufs schärfste vor, um den ganzen Handel nach Kitzingen zu „schleppen". Die Kitzinger Kaufleute sparten nicht mit „Trinkgeldern" bei den hohen und niedrigen Würzburger Beamten.

Da es nun sofort offenbar geworden war, daß der Rezeß von 1750 nicht die erstrebte Beilegung aller Konflikte erzielt hatte, trat bereits 1751 abermals eine Konferenz in Breit zusammen zur Ordnung der Gerechtsamen der beiden Staaten Würzburg und Brandenburg-Onolzbach. Die Verhandlungen dieser Konferenz war sehr langwierig und langweilig.

Von Würzburger Seite wurde namentlich auch ausbedungen, daß die sog. Weinstraße von Steft nach Uffenheim nicht ausgebessert werde, damit nicht eine Umgehung der drei Würzburger Zollstätten: Iphofen, Altmannshausen und Marktbibart eintreten „und eine deutliche Schmälerung des Würzburger kaiserl. Zollregals durch eine solche anmaßliche Abänderung der Land- und Heerstraße dauernd attestiert werde."

Auch Brandenburg hatte seine besonderen Wünsche. Nachdem die Nürnberg—Frankfurter Handelsstraße von ihrer westlichen Richtung abgelenkt und der ersten südlichen Ausbiegung gesichert war, wollte Brandenburg nur noch dessen sicher sein, daß der Verkehr, nicht wie früher ja schon geschehen, wieder einmal nach Osten ausweiche und nach Bamberg sich wende. An der ersten südlichen Ausbiegung des Mains selbst hoffte dann Brandenburg mit seinem vortrefflich gelegenen Platze Steft schon gegen Kitzingen aufzukommen.

Brandenburg verlangte also, daß Würzburg sein Wassergeleitsrecht auf dem Maine oberhalb Kitzingen aufgebe. Würzburg will jedoch den mit Bamberg wegen des Wassergeleitsrechtes bei Zeil errichteten Rezeß nicht erschüttern lassen. Der Handel nach und von Bamberg sei noch sehr entwicklungsfähig, und gerade gegenwärtig denke man daran, eine wöchentliche „Ordinari"-Fahrt von Bamberg über Würzburg nach Frankfurt einzurichten. Auf der freien Mainfahrt müsse Würzburg umsomehr bestehen, da ja die Kommerzien mit der Zeit sich ändern und wie zur Zeit schon so viele böhmische und andere Güter aus den österreichischen Erblanden von Bamberg den Main herabkämen, ebenso dieselben auch einmal en retour gehen könnten.

Brandenburg verlangt ferner, daß die Regensburger Güter vom Geleitszwang zu eximieren seien und sucht selbstverständlich dieses Verlangen rechtlich zu begründen. Ferner sollen die in den ersten Wochen der Geleitszeit von Frankfurt nach Nürnberg und die gegen

Schluß der Geleitszeit von Nürnberg nach Frankfurt gehenden Güter geleitsfrei sein, weil dieselben offenbar keine Meßgüter seien; auch diese Forderung wird durch den Wortlaut des Rezesses „bewiesen", und andererseits mit eben diesem Wortlaut bestritten. Brandenburg will ferner, daß alle vor Beginn der Geleitszeit bereits auf der Fahrt befindlichen Güter frei sein sollen, Brandenburg will, daß die Frachtbriefe genügen für den Ausweis der Fuhrleute und daß die Frachtbriefe nicht erst auf die Herkunft der Güter und auf Abfahrtszeit geprüft und durch Würzburger Beamte attestiert werden müssen, was die Fuhrleute und Schiffer oft furchtbar lange aufhalte. Würzburg dagegen besteht darauf, daß vor allem die „Gerechtigkeit" siegen und der Betrug bekämpft werden müsse, wenn auch die Fuhrleute aufgehalten würden. Brandenburg macht das gewaltthätige Würzburger Zollsystem verantwortlich für alle die Sünden des Betrugs und versichert, daß bei weniger gespannten Verhältnissen die vom Krahnenmeister in Frankfurt und den Beamten in Nürnberg ausgestellten Frachtbriefe vollständig genügen würden.

Brandenburg verlangt ferner, daß den nach Steft fahrenden Schiffern gleichfalls wie den nach Kitzingen fahrenden[1]) eine $^1/_3$ Zollvergünstigung gewährt würde, da sonst eine indirekte Verletzung der rezeßmäßigen freundnachbarlichen Beziehungen vorliege, Würzburg erwidert, man könne wohl nicht im Ernst verlangen, daß es $^1/_3$ seines Zollertrages verschenke ohne das mindeste Äquivalent. Der Hauptdifferenzpunkt war jedoch darin gegeben, daß Würzburg auf Grund der schlechten Erfahrungen, die es mit dem 1750er Rezeß gemacht hatte, eine Erweiterung des Geleitsrechtes versuchte. Nicht nur daß Würzburg sein Wassergeleitsrecht nach Bamberg wieder schärfer zur Geltung zu bringen suchte, es verlangte nun auch von allen Gütern — ohne Rücksicht auf die Frankfurter Messe —, die über Steft kamen, die Entrichtung einer Geleitsabgabe nach Kitzingen, um dadurch den Handel zu zwingen, Kitzingen selbst aufzusuchen.

Diese Forderungen waren der Anlaß zum Abbruch der Verhandlungen. Brandenburg betonte, daß es mit einem Stande nicht mehr paktieren könne, der den Handel in so gewaltthätiger Weise ohne jeden Rechtsgrund belästige und von der Mainroute vertreibe, mit einem Stande, der selbst in den Tagen der Konferenz durch seine Husaren friedliche Fuhrleute mit Regensburger Gütern unter Anwendung von Waffengewalt nach Kitzingen habe schleppen lassen. Brandenburg wolle die justo titulo acquirierten Würzburger Geleitsgerechtsame in keiner

---

1) Näheres hierüber s. u.

Weise angreifen, aber es halte anderseits an der allgemeinen Freiheit der Kommerzien und an der Libertas navigandi fest.

Statt den Dingen auf den Grund zu gehen und seine wirtschaftlichen Interessen gegen einander zu erklären und zu vertreten, hatte man sich mit allen erdenklichen diplomatischen oder juristischen Künsten über alle möglichen und unmöglichen Interpretationen des 1750er Rezesses gestritten, und nachdem man sich „utrimque genugsam expliciret“ und sehr viel von der „Förderung des Commercii“, von der „Wohlfahrt“ des Landes und von „freundnachbarlichem Wohlwollen“ gesprochen, ging die Konferenz wegen unausgleichbarer Meinungsverschiedenheiten auseinander, ohne wirklich etwas für die Förderung des Handels gethan zu haben.

In allen diesen Verhandlungen steht Brandenburg auf dem unseren modernen Anschauungen sympathischeren Standpunkte. Allein man darf daraus keine falsche Schlüsse machen. Würzburg war bei einem naturgemäßen Gang des Handels im Nachteil und machte deshalb mit allem Nachdruck seine Gerechtsamen geltend oder konstruierte neue Rechte. Brandenburg hatte die günstigeren natürlichen Bedingungen in der Lage seines Platzes Steft und vertrat deshalb konsequenter Weise die Handelsfreiheit, würde aber höchstwahrscheinlich bei ungünstigerer Lage seines Platzes Steft ebenso energisch das „reaktionäre“ Prinzip vertreten haben, gegenüber freiheitlichen Bestrebungen.

Deshalb bleibt aber dennoch dem brandenburgischen Territorium das Verdienst, zuerst den handelspolitischen Gesichtskreis in Franken etwas erweitert zu haben — nicht viel nach unserem heutigen Maßstab, aber recht viel, wenn man sich in diese kleine mittelalterliche Territorialwelt des Frankenlandes versetzt.

Der brandenburgische Minister von Seckendorff hatte in einem persönlich unterzeichneten Schreiben dargelegt, Endzweck der Breiter Konferenz sei es, die beiden Länder in handelspolitischer Beziehung einander näher zu bringen, überhaupt die nähere, intimere Vereinigung der zersplitterten fränkischen Herrschaften in handelspolitischen Dingen anzubahnen. Zu diesem Zwecke müßten die Interessen gegen einander ausgeglichen werden, Opfer auf beiden Seiten gebracht werden und dafür der Gewinn erzielt werden, welcher in einer allgemeinen Förderung des Handels liege. Dieses Ziel sei durch die einseitige Zollvergünstigung der zur Kitzinger Niederlage fahrenden Güter illusorisch gemacht, abgesehen davon, daß der Rezeß von 1750 jede Zollerhöhung, also auch jede indirekte verbiete. Auch in Mainz, Hessen, Hanau, Wertheim, Ochsenfurt, Breit und bei anderen Zollherrschaften sei der $^{1}/_{3}$ Zollnachlaß für den eigenen Handel eingeführt; die durch Vertrag verbundenen Herrschaften müßten gerade darin anders verfahren, daß sie nicht ihre In-

teressen einseitig verfolgen, sonst hätten Handelsverträge überhaupt keinen Sinn und ein weiteres Ziel bezüglich der fränkischen Handelspolitik könne auf diese Weise nie erreicht werden. „Denn“ — so faßt der Minister seine Ansicht prägnant zusammen — „was juris naturalis ist, darüber wäre nie vonnöten gewesen einen solennen Vertrag zu errichten.“ Seckendorff versichert, man habe brandenburgerseits kein anderes Studium als „promovendi commoda mutua“, lediglich die Absicht gehabt, den fränkischen Handel im allgemeinen zu heben, weil dadurch den beiderseitigen Zollherrschaften und der Landeswohlfahrt am besten gedient sei.

Für den fränkischen Handel, dessen Hebung doch seit einer Reihe von Jahren successive gelungen war, konnte bei diesem Interessenstreit Würzburgs und Brandenburgs nichts Gutes herauskommen. Jeder Reichsstand bedrückte den Handel nach dem Lande des anderen Reichsstandes soviel als möglich, um den Handel in seine eigene Niederlage zu leiten. Summiert man diese Bedrückungen auf beiden Seiten, so ergiebt sich eben als Resultat die möglichste Bedrückung des Handels im allgemeinen. Aber diesen Gesichtspunkt erwähnte niemand. Wenn Würzburg dem zur Kitzinger Niederlage gehenden Verkehr eine $^1/_3$ Zollvergünstigung gewährte, glaubte es seinen Handel zu fördern, wogegen Brandenburg dann auf seinen Landstraßen wieder die von der Kitzinger Niederlage kommenden Güter belästigte und dadurch jene Vergünstigung ausglich. Der Interessenstreit konnte auf diesem Wege nicht zu Ende und der Handel nicht so rasch als man gewünscht hatte, zur dauernden und gesunden Blüte kommen.

Noch im Jahre 1754 finden wir ganz dieselben Differenzen über den Geleitszwang und im Jahre 1757 tagte nochmals eine Konferenz zur „endgültigen Beilegung der Streitigkeiten“. Es war immer dieselbe erfolglose Geschichte: auf der einen Seite wollte man das Geleitsrecht möglichst ausdehnen, auf der anderen Seite möglichst beschränken. So suchte Würzburg, um sich bei einer Niederlage seiner Handelspolitik an der südlichen Mainecke immer noch eine Thüre offen zu lassen, stets auch wieder das jus conducendi bis Zeil, das Wassergeleit über Kitzingen hinaus historisch und rechtlich zu begründen, und als auch Brandenburg Gegengründe aufzuweisen hatte, namentlich einen Schiedsspruch des Herzogs Wilhelm von Sachsen aus dem Jahre 1460, versuchte Würzburg die Begründung auf eine andere Weise. Es stellte sich auf einmal auf den Standpunkt der „Kommerzienfreiheit,“ machte geltend, daß Kitzingen kein Stapelrecht habe, weßhalb man nicht fordern könne, daß die Waren in Kitzingen ausgeladen und von Kitzingen nach Nürnberg gebracht werden müssen. Man müsse das den Schiffern freistellen. Dagegen verwahrte sich Brandenburg in der Überzeugung, daß Würzburg es dann schon verstehen werde, die „freien“ Schiffer und Fuhr-

leute durch allerlei Zwangsmittel nach Bamberg zu dirigieren und über Bamberg erst nach Nürnberg fahren zu lassen. Brandenburg verteidigte nun ebenso energisch die strikte Einhaltung der uralten Nürnberger Geleitsstraße, wie es früher die Abweichung des Güterzuges nach Steft und die Freiheit der Kommerzien verteidigt hatte und will, daß alle Schiffer gezwungen werden, nicht über Kitzingen hinauszufahren, außer diejenigen, die nachweisbar sächsische und böhmische Güter führten. Eine Einigung konnte natürlich nie erzielt werden, so lange alle versammelten Räte mit klarem Verstande ihre einseitigen Interessen mit ihrer ganzen diplomatischen und juristischen Belegkunst verfochten. In dieser Einsicht mag sich vielleicht auch die Würzburger Regierung veranlaßt gesehen haben, statt weiterer Diplomaten ein paar Dutzend Flaschen „besten alten Steinweines" nach Breit zu schicken, welche wie die Würzburger Deputierten mit naiver Steifheit getreulich referieren, zu keinem anderen Zweck als zur Wahrung der Geleitsgerechtsame und zur Förderung des Kitzinger Kommerzienwesens benützt wurden. Aber auch die ältesten Bouteillen Steinwein vermochten nichts gegen die alten Rechtsgründe, welche bei den Verhandlungen geltend gemacht wurden.

Uns aber nötigt dies Bild ein Lächeln ab, wenn wir im Geiste in der kleinen Stadt Marktbreit, grade im Herzen von Deutschland, die bezopften Deputati des Hauses Brandenburg-Onolzbach und des Hochstifts Würzburg beim feurigen Frankenweine über die Herstellung eines Geleitsrechtes oder Straßenzwanges „zur Förderung der Commercii" verhandeln sehen, zu einer Zeit, in welcher die Westmächte Europas den großen Welthandel schon mehrmals unter sich geteilt hatten, zu einer Zeit, in welcher Adam Smith an seinem Werke über den Reichtum der Nationen schrieb.[1])

Minder wichtig als das Geleitsrecht und der Straßenzwang war

---

1) Damals (1749) komponierte Arne das „Rule Britannia", das stolze Lied

When Britain first at Heav'n's command
Arose from out the azure main,
This was the charter, the charter of the land
And guardian angels sung this strain.
  Rule Britannia, Britannia rule the waves,
  Britons never, never, never will be slaves.

The nations not so blest at thee,
Must in their turns to tyrants fall,
While thou shalt flourish great and free,
The dread and envy of them all.
  Rule Britannia, Britannia rule the waves,
  Britons never, never, never will be slaves.

bei der Förderung des würzburgischen Kommerzienwesens in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts das Stapelrecht und das Marktrecht.[1])

Die Stadt Würzburg [2]) hatte das Markt- oder Feilschaftsrecht für Bretter, Pfähle und andere Holzwaren, welche den Main herab auf Flößen kamen, nach Büsch auch für Floßholz selbst. Diese Waren mußten 3 Tage in der Stadt feilgeboten werden, gleichviel ob sie bereits nach Mainz, Frankfurt 2c. verkauft waren.

Doch durften die in der Stadt Würzburg in den Handel gelangenden Holzwaren nicht unter 8 Meilen von der Stadt entfernt eingekauft sein. Von dem lästigen Zwang des dreitägigen Anhaltens wurde unter Umständen dispensiert.

Frankfurt a./M. hatte auch kein eigentliches Stapelrecht, obwohl selbst die zeitgenössische Litteratur von einem solchen spricht.[3])

Von einem Stapelrecht in Kitzingen verlautet im 18. Jahrhundert nichts, im Gegenteil wird von der Würzburger Regierung geltend gemacht, daß Kitzingen kein Stapelrecht besitze, als Brandenburg verlangte, daß keine Nürnberger Waren nach Bamberg geschafft werden dürfen, sondern in Kitzingen ausgeladen werden sollten.

Erst zu Beginn des 19. Jahrhunderts ist von einem solchen Recht in den Akten die Rede.

Doch wird die Einführung eines Marktrechtes in Kitzingen allgemein von den Schiffern und Flößern als Neuerung bezeichnet, und allgemein dagegen protestiert. In den daraus entspringenden sehr umfangreichen Verhandlungen bezieht sich Kitzingen auf ein im Jahre 1498 von Kaiser Maximilian erteiltes Privilegium. Aus diesem geht

---

1) Näheres über das Stapelrecht des 18. Jahrhunderts im allgemeinen, über Städte, welche das Recht besaßen, über die Grade desselben 2c. s. Ludovici a. a. O. Büsch Darstellung der Handlung: IV. Bd. und die Regalienlehrer z. B. Jargow: „Lehrbuch der Regalien". Doch findet man gerade bezüglich des Stapelrechts in der Litteratur auch in der neuen Litteratur über allgemeine oder deutsche Handelsgeschichte vielfach die größten Differenzen, Irrtümer und Übertreibungen. Unseres Erachtens kommt dem Stapelrecht im 18. Jahrhundert gegenüber dem Binnenzollwesen in Deutschland eine ganz geringfügige Bedeutung zu und scheinen uns namentlich die Schilderungen von der Wirkung, welche die Aufhebung des Stapelrechtes zu Anfang des 19. Jahrhunderts ausübte, sehr übertrieben zu sein. Auch dem bedeutendsten mitteldeutschen Stapelrecht, dem von Leipzig, wurde um die Zeit des 7jährigen Krieges ein Ende gemacht, ohne daß dieses einen so großen Einfluß auf den Handel der Stadt Leipzig ausgeübt hatte. S. Heller: die Handelswege Inner-Deutschlands.

2) Oberthür: Taschenbuch für die Geschichte, Topographie und Statistik des Frankenlandes, bes. dessen Hauptstadt Würzburg 1798 und Büsch: Darstellungen der Handlung, IV. Buch, Zusatz 61.

3) Z. B. Ludovici a. a. O. Jargow a. a. O.; Urkundliche Mitteilungen über das Frankfurter Marktrecht s. u. S. 73.

hervor, daß die Stadt Kitzingen ein dreitägiges Marktrecht für alles Holz und für Holzwaren habe, weiter nichts.[1])

Von Wertheim heißt es in einem Straßenbaukommissionsprotokoll v. Jahre 1751, diese Stadt sei eine uralte Handelsstadt, reich an Schiffahrt, wie sich das wieder im letzten Krieg gezeigt habe, als Wertheim allein zur allgemeinen Verwunderung die kaiserlichen Truppen bis nach Köln verschiffte. „Auch hat Wertheim das jus stapulae." Bemerkbar macht sich aber dieses Stapelrecht in den Akten sonst nirgends.

Die Marktgerechtigkeit von Miltenberg und Aschaffenburg bestand, soweit sie allgemein anerkannt war, darin, daß 5% von allen Früchten ausgeladen und feilgehalten werden mußten.[2]) Doch scheint gerade dieses Marktrecht mannigfache Wandlungen durchgemacht zu haben.[3])

Das wirkliche Schiffahrtsmonopol am Maine, welches in früheren Zeiten Miltenberg besaß, war nach Mainz verlegt worden[4]) und erstreckte sich auf die Flußstrecke zwischen Frankfurt und Mainz und weiterhin auf die Rheinfahrt. Trotzdem wurde noch zu Ende des 18. Jahrhunderts das Niederlagsrecht oder Überschlagsgeld in Miltenberg mit 15 kr. für jeden Gulden Zollgeld besonders bezahlt.[5])

Die Mainschiffer mußten ihre Güter für die Fahrt auf der Mainstrecke Mainz—Frankfurt auf das Mainzer Marktschiff bringen. Die Mainzer ließen sich für diese Fahrt natürlich entsprechend bezahlen, so daß die Mainschiffer abgesehen von den Kosten der Umladung auch noch hierdurch belastet waren und ihre Schiffe leer transportieren mußten. Weiterhin hatte Mainz das Schiffahrtsmonopol der Main-Rheinfahrt. Dies war das einzige wirklich bedrückende Stapelrecht am Maine, um so bedrückender, als die Mainschiffer oft lange warten mußten, bis das große Mainzer Marktschiff voll war und den Mainschiffern ihre Waren brachte.

Der Würzburger Regierung wurden wiederholt Vorstellungen in den ersten Jahrzehnten des 18. Jahrhunderts seitens des Würzburger Handelsstandes in dieser Richtung gemacht. Einmal bemerkt dieselbe auf eine Bittschrift resigniert, daß sich da „rechtlich" nichts machen lasse, daß jedoch die Kaufmannschaft sich mit einer Bittschrift unter

---

1) Damit stimmt auch überein was Merian a. a. O. über das Kitzinger Stapelrecht erzählt.

2) Bei dieser Gelegenheit wird in dem Hofkammerprotokoll (4. IV. 1727) bemerkt, daß in Miltenberg von allem Nürnberger Gut 3 Batzen pro fl. mehr Speditionsjura als von jedem andern Gut erhoben würden.

3) Über die Breiter Marktgerechtigkeit v. J. 1757 s. die betr. Urk. bei Plochmann a. a. O.

4) Näheres über das Mainzer Stapelrecht s. Quetsch a. a. O.

5) Über das Transitokommerz auf dem Maine im „Journal von und für Franken."

Unterstützung der Würzburger Regierung an Mainz wenden soll. Darin solle zur rechtlichen Begründung darauf der Schwerpunkt gelegt werden, daß die Würzburger durch Vertrag vom Jahre 1656 vom Mainzer Stapelrecht in Miltenberg befreit seien und daß darin doch gesagt sei, daß Würzburg auch von dem nach Mainz verlegten Stapelrecht befreit sei. Andere Rechtsgründe ließen sich nicht anführen, man solle sich aber nicht abschrecken lassen, sondern immer wieder Petitionen an die Mainzer Regierung richten.

Daß die Blütezeit des Stapelrechts vorüber sei, mußte auch Mainz noch in der von uns ins Auge gefaßten Zeit mehrmals erfahren.

„Veränderte Verhältnisse", sagt Quetsch,[1] „beschränkten im Laufe der Zeit das ursprünglich ausgedehnte Stapelrecht von Mainz immer mehr und es blieb im Jahre 1780 als Hauptstapelware nur noch das Holz (Stämme und Borde). Dasselbe mußte bei Mainz halten, wurde hier abgeschätzt und zum Verkaufe ausgestellt".

Das Umschlagsrecht, das Mainzer Schifferei-Monopol, wurde auch — wie wir im weiteren Verlaufe unserer Darstellung zeigen werden — in der Folgezeit durch die rege Thätigkeit der Würzburger Fürsten und der oberrheinischen Stände fortwährend durchbrochen und die direkte Main-Rheinfahrt des öfteren vertragsmäßig ermöglicht.[2])

Unsere Darstellung des Stapelrechts in Franken wäre unvollständig, würden wir nicht auch der Wagordnungen und der Wagjura gedenken.[3]) Diese Einrichtung des zwangsweisen Wiegens aller Güter war nothwendig infolge des Zollwesens und einträglich für den Fiskus und auch deshalb bedeutsam, weil sich damit leicht ein altherkömmliches Marktrecht verband, das man unter der Bezeichnung „Wagordnung" nicht vermutet.

Nach der würzburgischen Wagordnung mußten alle nach Würzburg kommenden Güter im herrschaftlichen Waghaus gewogen werden und ihre Wagjura entrichten. In dieser Wagordnung nun wird auch ein spezielles Marktrecht der Stadt Würzburg auf einige andere als Holzwaren prätendiert, „welches nach Proportion der ankommenden Masse und nach Beschaffenheit der Güter abgemessen werden soll". Ankommendes „Fastengut" und andere Güter, wie Pfähle, Gemüse ꝛc., wurden aber in der Wage auch zum Verkaufe hinterlegt und an einigen Orten ausgerufen.

Die Transito- und Kommissionsgüter mußten zwar auch hinter-

1) Quetsch a. a. O.

2) Heißt es doch schon im Jahre 1700, daß Stefter Schiffe von Steft nach Holland „auf und abfahren." S. o. S. 43 u. die Anmerkung hierzu.

3) Für die Stadt Würzburg kommen in Betracht die Wageordnungen vom Jahre 1708 und 1764.

legt, aber nicht gewogen werden. Dabei wurden aber die Frachtbriefe genau visitiert und auch kontrolliert, ob alle Zölle richtig gezahlt wurden.

Alle Güter also, ob sie zu Land oder zu Wasser kamen, mußten erst im Waghaus oder „Kaufhaus", wie es in der Wagordnung mehrmals heißt, niedergelegt werden und ein Niederlagsgeld bezahlen. Leinen-, Tuch- und Zwillichstoffe wurden im Waghause nicht bloß gewogen, sondern auch besichtigt und besiegelt.

Überhaupt war in der Wagordnung ein großes Stück des lokalen Handels der Stadt Würzburg inbegriffen und würde der Name „Niederlagsordnung" hierfür besser gepaßt haben.

Verschiedene Observanzen liefen dabei mit unter, so daß z. B. von einer gewissen größeren Partie Stockfische, die im Waghause verkauft wurden, je 2 Stück vom Verkäufer und je 1 Stück vom Käufer ohne Bezahlung an die Hofküche abgeliefert werden mußten oder das Geld dafür.

Die Wagjura und das Hausgeld für die Kommissions- und Transitogüter bewegen sich in der Höhe von 2—4 Schillinge pro Zentner. (Dabei wird in der Tabelle zwischen Tonnengut, Zentnergut und Stückgut unterschieden.)

Einmal wird direkt der Ausdruck Marktrechtsgebühr gebraucht, nämlich im § 2 der Wagordnung, welcher lautet:

> „Jeder Zentner Schmalz, welcher von Fremdherrischen oder Inländern auf dem Maine hier vorbey nach Frankfurt oder andere Orte geführt wird, gibt für das Marktrecht und Anerkenntnis des auf Verlangen schuldigen Auffatzes 4 Pfennige."

Bei den gegebenen Verhältnissen bezüglich des Stapelrechts am Maine konnte ein so reformlustiger Fürst wie Friedrich Karl in seinem Bestreben, dem ansbachischen Handelsplatze Steft zuvorzukommen, nichts anderes thun, als an die Erweiterung der bestehenden Gerechtsamen denken.

Schon zehn Jahre vor der Einführung des Straßenzwanges zur würzburgischen Handelsstadt Kitzingen im Jahre 1727 versuchte es die Würzburgische Regierung mit einer Verschärfung des Stapelrechts.

Zunächst ließ die Regierung das alte Würzburger Marktrecht auf Holz und Holzwaren, dann das in der Wagordnung versteckte Marktrecht auf einige andere Güter, wie Gemüse, Schmalz und dergl. einer Prüfung unterziehen. Die Frage, was sich aus den herkömmlichen Stapelbefugnissen der Stadt machen ließe, führte bald zur Frage der Einführung einer Preistaxe für die stapelbaren Güter.

Es war Beschwerde geführt worden, daß die dem Stapelrecht unterworfenen Waren, ehe sie nach Würzburg zur stapelrechtlichen dreitägigen Niederlegung und Feilhaltung gebracht wurden, schon an

einige unterhalb Würzburg gelegene Orte und ausländische Kaufleute um einen sehr hohen Preis verkauft worden seien, oft auf dem Wege des Scheinkaufes. Wenn dann die Schiffer und Flößer mit den stapelbaren Waren nach Würzburg zur Feilhaltung kamen, forderten sie unter Hinweis auf die Preise des stattgehabten Verkaufes einen so großen und exzessiven Preis, „daß kein Würzburger Bürger sich des zu seinem Besten errichteten Stapelrechtes zum Einkauf bedienen konnte“. Diesem „zu Eludierung der Stapelrechtsschuldigkeit gemeinten Unwesen“ will nun die Würzburger Regierung energisch entgegentreten und die Frage des Stapelrechts für alle Zukunft feststellen. Es wird im Jahre 1727 an die Regierungen in Passau und Mainz, an die Magistrate von Köln, Frankfurt, Speier und Regensburg um ein Gutachten geschrieben über den in Würzburg gegebenen Fall einer Umgehung des Stapelrechts, speziell über die Frage, ob nicht in solchen Fällen der Preissteigerung und Übernehmung der Bürger die stapelbare Ware der Verkäufer von Herrschafts wegen unparteiisch eingeschätzt und der Preis vorgeschrieben werden könne, da außerdem das Stapelrecht ohne jeden Effekt sei.

Diese Gutachten der einzelnen bedeutenderen deutschen Stapelplätze sind interessant und geben zugleich ein Situationsbild über die Ausübung des Stapelrechts in einer Reihe deutscher Handelsstädte im 18. Jahrhundert.

Mainz schreibt, es komme manchmal vor, daß für die den Rhein oder Main auf oder ab anher gebrachten Waren, wie z. B. Bauholz, Brennholz, Pfähle, Fässer, Krüge, Glas, Kastanien &c. in der Hoffnung höheren Gewinnes oder auf Grund von auswärtigen Kontrakten mit unterhalb der Stapelstadt liegenden Städten ein so exklusiver Preis angesetzt werde, daß diese Waren durch die Bürger nicht zu kaufen seien. Wenn jedoch dergleichen kundbar und gehörigen Orts klagbar gemacht würde, so würde schon mit herrschaftlicher Strafe eingeschritten werden; man komme jedoch dadurch in der Regel zuvor, daß man bei den meisten der in Betracht kommenden Waren durch die dazu verordneten Rheinmeister und Geschworenen einen billigeren Preis einsetzen lasse. Wenn dann die Waren auf Grund dieses Preises während der 3 Stapeltage nicht verkauft seien, könnten sie wieder weiter fortgeführt werden.

Der Magistrat von Köln schreibt, daß bei dem uralten Kölner Stapelrecht diejenigen Waren, die auf diese Stadt ihren Weg richten, und von keinem Bürger dahin beschrieben und geführt werden, sondern von Fremden zum Verkauf gebracht werden, allhier die angesetzten Stapeltage, in welchen niemanden als Kölner Bürgern der Ankauf zukomme, halten müssen, nach Ablauf derselben aber das, was den Bürgern

zu kaufen nicht angestanden, Andern, auch Ausländischen verkauft werden dürfe; „dabei wird jedoch, um einen sichern Preis zu bestimmen, und in demselben beschränkten Preis verkaufen zu müssen, nichts unternommen, dies vielmehr als eine der Freiheit und Fleur des Handels widrige und denselben störende Sache betrachtet, noch werden, wenn von oberrheinischen nach niederrheinischen Handelsplätzen oder umgekehrt die Waren durch die Stadt Köln versendet werden, nach ausgehaltenen Stapeltagen denselben die Durchfahrt um das Jus transmittendi nie verweigert noch gesperrt."

Die freie Reichsstadt Speier schreibt, daß der vorgelegte Casus niemals vorgekommen sei, auch sich nicht wohl ereignen dürfte, „indem die hiesigen Handelsleute diejenigen Waren und Güter, welche nach unserem privilego stapelbar sind, genugsam selbst fournieren, „sodaß hiervon ein Mangel nie eintrat und es folglich auch nicht notwendig gewesen war, die vorbeifahrenden Schiffe mit stapelbaren Waren zum Verkaufe anzuhalten. Nichtsdestoweniger aber muß, wenn ein Schiff mit stapelbaren Waren hier anlandet, der Patron die Fuhrleute allhier bezahlen, als wenn die Waren ausgeladen und in das Kaufhaus wirklich geführt worden wären, jedoch wird nach abgetragener Stapelgebühr nicht weiter aufgehalten. Wenn hingegen der in Würzburg akut gewordene Fall hier passiert wäre und die Stadt an den Gütern, welche stapelbar sind, Mangel haben würde, so würde sie sich sodann aller derjenigen Befugnisse, welche das Stapelrecht mit sich bringt, bedienen und in fraudem et praejudicium juris stapulae nichts vorsehen lassen"; schließlich glaubt Speier die Würzburger Regierung an Köln und Magdeburg empfehlen zu sollen, wo sie den casum in terminis eher finden könne.

Passau berichtet, daß in ihren Niederlagsbüchern nicht findig sei, „daß bei alt und vorigen Zeiten die Stadt Passau viel Not und Mangel an Consumptibilien gelitten habe, weshalb es nicht nötig gewesen, die Handelsleute vi juris stapulae allhier anzuhalten. Falls aber die Not, wie es denn zuweilen geschehen ist, solches erforderte, so hat die Stadt vermöge ihres Stapelrechtes nach Belieben den oder jenen mit implorierter Assistenz des hochfürstlichen Mauthamtes allhier anhalten lassen und genötigt, einen Teil der Waare abzulassen nach Proportion der führenden Quantität gegen billigen Preis, über den man sich erst vergleichen, den man aber auch in eventum von der landesfürstlichen Obrigkeit, wie hier in solchen Fällen ohnehin in vigore hat ansetzen lassen. Mit den übrigen Waren hat man aber den Mann gegen Revers und Bezahlung der Niederlage in Gottes Namen fahren lassen."

Regensburg schreibt, „daß zwar vi privilegii caesarii hiesiger

Stadt eine Niederlagsgerechtigkeit zukommet, solche jedoch in Consumptibilien und Viktualien bisher gar nicht, in anderen Waren aber, z. B. in Eisen, nicht so wie Würzburg meint, excercieret wird"; bezüglich des Salzes habe man sich mit Kurbaiern verglichen, der Würzburger Fall sei also hier nicht zutreffend.

Die Stadt Frankfurt schreibt, daß auf Grund ihres Stapelrechtes die Fremden, welche Wein, Branntwein, Frucht, Butter, Flöße u. dgl. anher bringen, drei Tage Feilschaft bieten müssen, damit die hiesigen Bürger von den Fremden sich zu ihrer Notdurft versehen können, „was aber Preistaxen betrifft, so ist solches schon gar lange Zeit nicht mehr in usu".

Die Würzburger Regierung fühlte sich durch diese Gutachten angesehener Handelsplätze nicht aufgemuntert zur Verschärfung des Stapelrechtes durch eine Preistaxe. Wir können im allgemeinen sagen, daß die Blütezeit der Stapelrechte in West- und Süddeutschland vorüber war, und daß es auch in Franken nicht viel genützt hätte, eine Verschärfung des Stapelrechts einzuführen.

Friedrich Karl hatte aber sicher die Absicht gehabt auch mit dem Stapelrecht dieselben Verschärfungsversuche zu machen, wie er es mit dem Straßenzwang und dem Geleitsrecht probiert hatte. Er wäre vermutlich trotz aller „capitulationes caesareae" viel weiter gegangen, wenn man nicht in Steft und in Ansbach ein scharfes Auge auf die handelspolitische Bewegung im benachbarten Hochstifte gehabt hätte. Später begnügte man sich damit, daß man das altherkömmliche Marktrecht auf Holz und Holzwaren durch Verordnung präzisierte und schärfer handhabte. Dabei wurde seitens der Flößer geltend gemacht, wenn auch das Recht der Stadt Würzburg altherkömmlich sei, so sei bis jetzt doch der Flößer selten gezwungen worden, thatsächlich drei Tage in Würzburg anzuhalten.[1])

In der Verordnung vom 7. Juli 1749, betreffend „das Marktrecht der Stadt Würzburg auf die von den Flößern durchgeführet werdenden Holzwaren", beruft sich der Oberrat auf ein uraltes Recht der gemeinen Stadt und bestimmte vor allem — was eine Neuerung war — daß auch das Floßholz selbst, welches nach Frankfurt und Mainz bestimmt war, die drei Feilschaftstage einhalten mußte. Wenn dieselben weiterfahren wollten, mußten sie bei dem hochfürstlichen Polizeigericht des oberen Rates darum nachsuchen und $^1/_4$ oder $^1/_3$

1) Ein Floßhändler z. B., der mit 100 (!) Knechten auf der Reise nach Frankfurt war, wurde jetzt angehalten, und dieser machte besonders dringliche Vorstellung um freie Durchlassung durch die Würzburger Brücke unter Hinweis auf die großen Kosten, welche ihm seine Knechte durch dreitägigen Aufenthalt verursachten, während man in Würzburg kein Bedürfnis nach Holz habe.

„oder wie der Stadt Notdurft hie und da erfordert“ von ihren Waren ausladen und zum Verkauf zurücklassen. Bei den Flößern, welche ganze bestimmte Bestellungen und feste Ankäufe in Mainz und Frankfurt aufweisen könnten, sollte nach Befinden Dispens erteilt werden. Flößer, welche eigenmächtig fortfuhren, wurden strenge bestraft. Holzwaren, welche aus der Umgegend von Würzburg (8 Meilen im Umkreis) stammten, wurden einfach konfisziert.

War das Stapelrecht ohne besondere Bedeutung im fränkischen „Kommerzienwesen“ und in der Handelspolitik, so war das dritte Hauptgebiet der Handelspolitik, das Zollwesen, von um so größerem, von entscheidendem Einflusse auf den fränkischen Handel und insbesondere auf den Mainverkehr. Das Binnenzollwesen ist überhaupt — unserer Ansicht nach — der weitaus bedeutendste Faktor im deutschen Handel der vorigen Kulturepoche vom Ausgang des Mittelalters bis zum 19. Jahrhundert, viel einflußreicher als die Entdeckung Amerikas, des Seeweges nach Ostindien u. a.[1])

Schon Kaiser Siegmund ruft in seiner „weltlichen Reformation“ unwillig aus:

„Man soll auch wissen, daß alle Land gar schwerlich übersetzt seien mit Zöllen. Auf jeglichem Stand ist schier ein Zoll“.

In einer gegen dieses Unwesen veröffentlichten Staatsdenkschrift des Kurfürsten Max III. von Bayern[2]) aus dem Jahre 1792 heißt es unter anderem:

„Der Landmann darf kaum einen Fuß aus seinem Hauße setzen, wenigstens kommt er nicht weit, ohne eine Mauth- oder Beizollstatt zu betreten, wo er sich nicht nur im Ausgang, sondern auch im Heimgange auslösen und abfinden muß; selten gibt es eine Route,

---

1) Noch im 19. Jahrhundert, als die Entwickelung der Technik der ausschlaggebende Faktor für den Handel geworden war, ist das Binnenzollwesen für die deutsche Volkswirtschaft noch lange Zeit von der größten Bedeutung gewesen.

2) Unter dem Titel: „Systematischer Plan zur gesetzmäßigen Benützung des Zollrechts deutscher Länder, besonders im Kurfürstentum Bayern, entworfen auf landesherrlichen Befehl“ 1792 im Druck erschienen.

Näheres über das deutsche Binnenzollwesen im 18. Jahrhundert siehe Falkes Geschichte des deutschen Zollwesens, Biedermann a. a. O., besonders aber Büsch, Darstellung der Handlung (im II. Band einiges über die Zollverhältnisse auf den deutschen Flüssen), dann Gasser, Ludovici, Ulmenstein, Wissels Geschichte des deutschen Zollwesens, u. a.

Die neuere Litteratur schöpft zumeist aus der älteren gedruckten Litteratur und da gehen die oft unrichtigen Angaben aus einem Buch in das andere über. Die Schilderungen über das deutsche Zollwesen (wie auch viele Arbeiten auf dem Gebiete der Handelsgeschichte überhaupt) sind deshalb mit Vorsicht aufzunehmen.

worauf nicht der Fuhrmann oder Wanderer alle zwei Meilen Wegs anhalten und den Beutel ziehen und dazu die besten Worte geben muß, um nur nicht lange warten zu müssen."

Außerdem lagen viele Zollstätten nicht an der Straße oder waren nicht leicht erkennbar.

„Der Fremde mußte deshalb," sagt jene Denkschrift, „stets zitternd fortwandeln, voller Sorge, daß er ja keinen Zollstock vorbeigehe, als welches ihm unmittelbar seine Hab kostete."

Der Vergleich mit dem Raubrittertum findet sich auch nicht selten.

Eine vollständige Geschichte des fränkischen Zollwesens zu geben ist nicht der Zweck dieser Studien. Die Einrichtung des würzburgischen Zollwesens läßt sich bis zum Jahre 992 zurückverfolgen, ob aber eine Darstellung dieser Entwickelung möglich ist, ohne daß große Lücken mit unterlaufen, wagen wir zu bezweifeln.

Die wichtigste Nachricht speziell von dem Mainzollwesen ist die Aufhebung der widerrechtlichen Mainzölle durch Kaiser Friedrich im Jahre 1157.[1])

Am 6. April 1157 schaffte Friedrich I. zu Worms alle Mainzölle ab[2]) von Bamberg bis Mainz, außer den dreien: Neustadt, Aschaffenburg und Frankfurt. Als er von Italien zurückkehrend nach Würzburg kam, sagt der Kaiser in seiner Entscheidung, habe er viele Klagen der Bürger- und Geschäftsleute Würzburgs anhören müssen, und zwar deshalb, weil von Bamberg bis Mainz neue und ungewohnte — omnique ratione carentia — Mainzölle (thelonea) gefordert wurden. Da der Kaiser nun darin seine Aufgabe sieht, „injuriam patientibus praebere solatium", so verordnet er „ex judicio principum" daß alle Herrschaften, welche auf dem Maine Zölle erheben, ihre Rechte hierzu ihm nachweisen müssen und alle Zölle, welche nicht auf kaiserlichem und königlichem Privileg beruhten, sollten fortan abgeschafft sein. Da nun keiner der Zollerheber kam und sein Recht nachwies, so verordnete der Kaiser, daß alle Zölle aufgehoben sein sollen, außer bei Neustadt am Main (immer im Monat August 7 Tage vor Maria Himmelfahrt und 7 Tage nachher, und zwar von allen neuen Schiffen je 4 denarii), bei Aschaffenburg und bei Frankfurt, welches ein kaiserl. Zollprivileg habe. Dieses Verbot der Zollerhebung galt für alle Kaufleute „per mogum transcendentes seu per ripam fluminis, quae via regia esse dinoscitur funes trahentes." — Als Strafe wird 100 Pfund auri optimi festgesetzt und imperatoria proscriptio. —

---

1) Siehe auch Jäger: Geschichte des Frankenlandes 2. Band S. 345 ff. 1807.
2) Mon. Boic. vol. 29 („ex autographo Bambergensi et Würzb.").

Schon im 14. Jahrhundert jedoch erfahren wir aus den Urkunden von anderen Mainzöllen, als jenen dreien, und spielte darunter besonders der Zoll von Hallberg (jetzt Hallburg bei Volkach) eine bedeutende Rolle. Diese sehr günstig gelegene Zollstätte hatte mehrere Zollherren. Nach einer Urkunde vom 16. Juli 1339 [1]) vermachte die Familie des Johann Fuchs von dem Swanberge ihren Anteil an Hallberg und damit auch den Mainzoll daselbst dem Bischof Hermann von Würzburg. Nach einer Urkunde vom 15. Dezember 1342 [2]) verkauften die Burggrafen Johann und Albrecht zu Nürnberg ihren Anteil an der Feste Hallberg und den Zoll daselbst an das Hochstift Würzburg. Laut Urkunde vom 2. Juni 1343 [3]) belehnt Kaiser Ludwig das Hochstift mit dem von den genannten Burggrafen ihm aufgegebenen Drittel des Mainzolles zu Hallberg.[4])

Über das weitere Schicksal des Hallberger Zolles erzählt Fries[5]), der Geschichtsschreiber des Frankenlandes, daß das Amt Hallberg 1356 an die Zollner verpfändet wurde, welche im 15. Jahrhundert ihren Sitz in Rimpach, unweit Obervolkach hatten. Ihr Name — fügt Fries bei — leitete sich wohl von dem bei Hallberg bestandenen Mainzoll ab, welcher Reichslehen war.

Zu Merians Zeiten [6]) ist Hallberg „ein eingezogen würzburgisch Lehen, den Zollnern von Hallberg zugehörig; a Francisco Episcopo ist es Wernern Schenken von Stauffenberg verliehen".[7])

Als weitere Beispiele für die Vermehrung der Mainzölle und der Umstände, unter denen sich dieselbe vollzog, mögen folgende Mitteilungen dienen.

Laut Urkunde vom 15. Februar 1353 [8]) verkaufte Bischof Albrecht den halben Stadt-, Thor- und Mainzoll, den er zu Würzburg besaß, an das Domkapitel um 100 Pfund Heller unter dem Vorbehalt des Wiederkaufs.

In einer Urkunde vom Jahre 1397 wird der Stadt Heidingsfeld bei Würzburg durch König Wenzel ein Zollrecht verliehen und zwar

„von einem geladenen Wagen 4 Pfg.,

1) Mon. Boic. vol. 39.

2) „ „ vol. 40.

3) „ „ vol. 40.

4) Der Begriff „aufgeben" besagt, daß die Burggrafen das Zollehen, das sie vom Kaiser hatten, dem Kaiser wieder zurückgeben mit der Auflage, dies Lehen nunmehr dem Hochstift Würzburg zu übergeben. Das Zollregal war also damals noch kaiserlich.

5) Fries: Chronik S. 475.

6) Merian: Topographia Franconiae.

7) „qui est Consiliarius und Praefectus Würtzeburgensis in Kitzingen."

8) Mon. Boic. vol. 42.

von einem geladenen Karren 2 Pfg.,
„ „ Pfund Eysen auf dem Main 2 Pfg.,
„ „ geladenen Schiff ein Ort eines Guldens; das dreysigste vom Holz auf dem Mayne, es sei groß oder klein,
von einem Schwein 1 Heller,
„ einer Kuh 1 Pfg."

Dafür verpflichtet sich die Stadt Heidingsfeld, das durch das Zollrecht eingehende Geld lediglich auf Befestigungsarbeiten zu verwenden.

Schon im darauffolgenden Jahre 1398 stoßen wir abermals auf eine Mainzollbegründung durch König Wenzel.

König Wenzel „begnadigt" mit Einwilligung des Bischofs Gerhardt den Dietrich von Bickenbach mit der Erhebung eines Land- und Wasserzolles zu Wernfeld für geleistete Dienste.[1])

Kaiser Karl IV. verpfändete[2]) im Jahre 1360 den Zoll zu Steinheim und erhöhte ihn zugleich bei dieser Verpfändung, und im Jahre 1376 erteilte er dem Grafen Götz oder Gottfried von Hohenlohe das Recht, den Zoll von allen Handelswaren zu erheben, besonders zu Breit am Main, zu Leimbach, zu Aue und zu Ostheim.

Der Bischof von Würzburg erhielt das Zollrecht von Konrad dem Salier.[3])

Kaiser Wenzel erteilte im Jahre 1379 den Bürgern der Reichsstadt Schweinfurt die Freiheit vom Zolle, sowohl in der Stadt Schweinfurt, als im ganzen Frankenlande.[4])

Kaiser Friedrich III. verlieh im Jahre 1463 den Bürgern der Reichsstadt Rothenburg an der Tauber die Freiheit vom Zolle zu Würzburg.[5])

Im 15. Jahrhundert nimmt diese auf der Schwächung des Kaiser-

---

1) Und zwar darf er erheben „von jedem Pfund Eysen einen alden turnoss", „item von einer Tunnen herynges einen alden turnoss,
„ einem Schiff mit Holz oder Kohlen, das den Mayn auf und abgeht zwei alde turnoss,
„ einer Malder Habern zwei gute Würzburger Pfennige,
„ „ „ Korn drei „ „ „
und auch sust von jeglicher anderer Kaufmannschaft, die daselbst den Mayn auf oder abgeet einen alden turnoss noch Marktzal und uf dem Lande von jedem Pferde, das in dem Wagen oder Karren geet und Kaufmannschaft führet für Wernsfeld drei gute Würtzburger Pfennige zu nemen, den er und seine Lehnserben von mir und dem Reiche zu rechten Lehen unwiderruflich haben soll." Mon. Boic. vol 44.

2) Lünigs Reichsarchiv pars specialis II. Fors. 6. Abth. Ziff. 29 § 2.

3) Ebenda IV. 1. Ziff. 6.

4) „ II. in dem Titel „Schweinfurt" Ziffer 13.

5) „ II. Titel „Rothenburg" a. T. Ziffer 13.

tums beruhende Entwickelung ihren ebenmäßigen Fortgang. Der Kaiser Sigmund verleiht z. B. im Jahre 1422 der Stadt Heidingsfeld ein neues Zollprivileg.

Dagegen übernimmt die Stadt abermals die Verpflichtung sich mit Thürmen und Gräben zu versehen. Dies Privileg soll dauern, bis es widerrufen werde.

1408 erhielt Graf Johann von Wertheim Münze, Zoll, Geleitsrecht und Judensteuer zu Kreuzwertheim vom Reiche zu Lehen.[1])

Wie die große Anzahl der Zölle in Franken während des Mittelalters eingeführt wurde und wie speziell die zahlreichen Mainzölle nach jener Reform Kaiser Friedrichs entstanden, dieser Prozeß könnte also, wie die wenigen vorstehenden Beispiele aus dem Mittelalter zeigen nur an der Hand der ganzen politischen und staatsrechtlichen Entwickelung Deutschlands dargestellt werden. Manche Zollherren wären bei einer neuen kaiserlichen Prüfung der Privilegien wohl ebensowenig erschienen wie die Zollherren v. J. 1157. Aber auch in der von uns ins Auge gefaßten Zeit, der Mitte des 18. Jahrhunderts ist dieser Prozeß in Franken noch nicht abgeschlossen, obwohl jetzt die Erhaltung des Bestehenden zum Wesen der Reichsverfassung geworden war. Auch jetzt finden wir noch zahlreiche Klagen über „reichskonstitutionswidrige Neuerungen", [2]) Klagen, daß trotz des reichsgesetzlichen Verbotes neue Zölle eingeführt und alte erhöht würden. Oft sind es auch hier versteckte Neuerungen z. B. mittels der erlaubten Errichtung von Zollstätten an Schleichwegen (Wehrzölle).

Das fränkische, speziell das hochstiftliche Zollwesen wie es sich im Verlauf der Geschichte entwickelt hatte und sich im 18. Jahrhundert uns darstellt, war eine ganz komplizierte Einrichtung. Die Grundlage des ganzen Zollwesens bildete die hochstiftliche Zollrolle.

Die Ausdehnung des betreffenden Zollprivilegiums war nämlich durch eine Zollrolle bestimmt, deren Bestimmungen aber durch das Herkommen meist so verändert wurden, daß die Zollrollen von Zeit zu Zeit neu gedruckt erschienen.[3])

Es ist jedoch zu unterscheiden, zwischen denjenigen Hauptzollstätten (die Mainzölle!), bei welchen das Zollprivilegium sich auf alle oder

1) Über den Breiter Wasser- und Landzoll der Grafen v. Castell und Limpurg s. Plochmann a. a. O.

2) So zieht sich durch die würzburgischen Hofkammerprotokolle der 50er Jahre ein Prozeß gegen das Kloster Theres am Main, welches einen Wasserzoll behauptete „non possessione quieta, sed litigiosa." Dieser Prozeß wurde schließlich beim Reichskammergericht in Wetzlar geführt.

3) Die Zollrollen des Hochstifts Würzburg sind auf der Würzburger Universitätsbibliothek erhalten, siehe hierzu bes. Oberthürs Taschenbuch für das Jahr 1798.

fast alle Güter erstreckte und bei welchen deshalb die Zollrolle in Anwendung kommen konnte und den anderen Zollstationen, die nur ein bestimmtes Zollgeld oder einen Zoll nur auf bestimmte Güter z. B. Wein („Guldenzoll") inne hatten.

Auf der Zollrolle war eine überaus große Zahl von Gütern als zollpflichtig verzeichnet und bei jedem Artikel das zu entrichtende Zollquantum angemerkt. Diejenigen Güter, welche nicht eigens aufgeführt waren, galten als Zentnergüter und mußte bei diesen unterschiedlos 3 Pfg. per Zentner gezahlt werden.

Das Studium der Zollrollen ließ keine höheren Gesichtspunkte erkennen, hinsichtlich der Festsetzung des Zollsatzes oder der Entlastung einzelner Waren.

Weder volkswirtschaftliche noch sonstige kulturelle Erziehung des Landes und des Volkes sprechen aus diesen Zolltarifgesetzen bezw. -Gerechtsamen, der Zoll war lediglich eine Kameralrevenue. [1])

Das Hochstift Würzburg besaß 12 Wasserzollstätten [2]) zunächst zu Eltmann (Haupt- oder Anzoll), dann Haßfurt, Mainberg, Volkach, Kitzingen, Würzburg; von hier abwärts des Mains: Karlstadt, Karlburg, Zwing, Gemünden [3]) Rothenfels, Homburg und Freudenberg. (Die letzte Haupt- oder Anzollstätte).

Dieselben trugen (außer Würzburg) nach einer Mitteilung in den Kommerzienkommissionsakten um die Mitte des 18. Jahrhunderts an Zöllen im Durchschnitt jährlich ein:

1.	Freudenberg }	fl. 3612
2.	Homburg }	
3.	Rothenfels	„ 1815
4.	Gemünden	„ 1897

---

1) Mit Recht sagt Hüpeden in seinem Aufsatz über den Rheinhandel in Schlötzers Staatsanzeiger Bd. I Heft 1.:

„Der Zoll, dieses herrliche Mittel in der Hand des Regenten, um die Handlung, die Bedürfnisse, den Luxe und — ich hätte bald gesagt die Tugenden und Laster seiner Bürger — denn Leib und Seele sind ja doch sehr nahe mit einander verwandt — nach seinem Gefallen zu leiten, ist für uns nichts mehr und nichts weniger als eine bloße Kameralrevenue."

2) Hinsichtlich der Ausdehnung des Zollregals sind Wasserzölle und Landzölle zu unterscheiden. Die ersteren, die Mainzölle, waren die wichtigsten. Zu den oben erwähnten Mainzöllen kamen noch am Obermaine zwei Bambergische Zölle in Lichtenfels und Hallstadt. Die churmainzischen Main-Zölle waren in Lohr, Prozelten, Miltenberg, Klingenberg, Aschaffenburg, Steinheim, Höchst und Mainz. Frankfurt hatte sein Zollrecht schon von Kaiser Karl IV. 1377 erhalten. Dazu kamen noch die Mainzölle der kleineren Stände.

3) Von Gemünden wird auch erwähnt, daß dortselbst eine beträchtliche Naturalabgabe von dem auf der Sinn geflößten Holz erhoben werde, namentlich wenn dasselbe für Hanau und das Ausland bestimmt sei.

5.	Zwing	fl.	2127
6.	Karlburg	„	1099
7.	Karlstadt	„	2098
8.	Kitzingen	„	2239
9.	Volkach	„	609
10.	Mainberg	„	1165
11.	Haßfurt	„	685
12.	Eltmann	„	414
		fl.	20270

Es fällt einem bei Betrachtung des Würzburgischen Wasserzollwesens sofort auf, daß Würzburg in der Enklave Freudenberg eine sehr günstige Anzollstätte hatte; die Lage dieser Anzollstätte war nämlich in den Gebieten, in welchen kein Grenzzollsystem bestand und keines bestehen konnte, von Wichtigkeit.

Wenn der erste Zoll eines Territoriums [1]) auf einem schiffbaren Strome sich zunächst bei der Grenze oder vor der Grenze des Landes befand, so konnten die Zollbeamten sich die Fracht- und Ladungszettel zeigen lassen und darnach alle — auch die zollfreien — Waren welche das Schiff geladen und welche der Schiffer „in qualitate und quantitate" nebst dem Bestimmungsort anzugeben hatte, selbst genau untersuchen und in zwei gleichlautenden Zollzetteln aufzeichnen; von diesen wurde der eine dem Schiffer zugestellt, welcher dann den folgenden Zollstätten des Landes zur Kontrolle dienen konnte, ob etwas von den geladenen Waren seit dem ersten Zolle ausgeladen und in das Land geschafft worden war.

Wenn aber der erste Zoll des Territoriums auf diesem Strome nicht gleich bei der Grenze befindlich war und z. B. etwa 1 bis 2 Meilen von der Grenze entfernt lag, so konnten viele Zolldefraudationen vorkommen. [2])

Wie wichtig mußte es demnach für das Würzburgische Territorium sein, daß das Land eine Enklave am Maine in Freudenberg hatte.

Dadurch wurde es ermöglicht, die Schiffer schon vor Passierung der Grenze zu kontrollieren. Die handelspolitische Wichtigkeit verleitet uns zu der Vermutung, daß der Erwerb von Freudenberg überhaupt nur aus zollpolitischen Gründen von Würzburg angestrebt und der

1) Wissel a. a. O.

2) In diesem Falle war es üblich, daß gleich bei dem Anfang der Grenze des Landes an dem Ufer ein Zollaufseherhaus gebaut wurde, wo die Schiffe anlanden mußten, und wo sie von den dazu verordneten Zollbeamten genau visitiert wurden. Alle Waren, welche das Schiff geladen hatte, wurden in ein Verzeichnis gebracht, das die Schiffer der ersten Zollstätte des Landes auf dem betreffenden Strome bei Erlegung des Zolles vorzuzeigen hatten (Wissel a. a. O.).

Besitz dieses Platzes aus denselben Gründen so zähe verteidigt wurde.[1])

Zu den Wasserzollstätten kam nun noch eine große Anzahl von Landzollstätten an den Landstraßen.[2])

Verschiedene Landzollrechte zugleich hatte Würzburg unter anderem in Kitzingen (Guldenzoll, Landzoll, Turnuszoll, Wegzoll, Brückenzoll, Chausseegeld und Wegpflastergeld); Altmannshausen (Guldenzoll, Wegzoll, Landzoll, Chausseegeld); Marktbibart wie in Altmannshausen, nur kein Chausseegeld (die Nürnberg-Würzburger Güter frei, dagegen nicht die Regensburger, Augsburger, Salzburger, München-Würzburger Güter); Iphofen sog. „Landturnzollhaus", (Guldenzoll, Landzoll, Chausseegeld und Weggeld); Ingolstadt (im Ochsenfurter Gau) dem Amt Neuburg einverleibt, (Gulden-, Weg-, und Landzoll, von dem Amt Marktbibart verrechnet; einen Kondominatortszoll mit Schwarzenberg hatte das Hochstift in Krautostheim, Amt Neuburg einverleibt); einen weiteren mit Schwarzenberg in Herbolzheim (Amt Neuburg einverleibt); einen Kondominatortszoll ohne weitere Benennung mit Ansbach in Uffenheim (Amt Neuburg einverleibt); ein Zollkondominat in Rödelsee und Mainstockheim; Wehrzölle in Bürklingen, Unterambach u. a.

Die vor- und untenstehenden Angaben finden sich in den Akten im Zusammenhange aufgeführt. Außerdem finden sich eine Reihe von Anhaltspunkten über Landzollstätten in den Akten zerstreut. Erwähnt wird z. B. ein Würzburgischer Guldenzoll in Ochsenfurt, in Rottendorf, in dem ansbachischen Orte Saalbach, in Sulzthal (Amt Trimperg), in Arnshausen, Mainstockheim, in Kloster Heidenfeld, in Reppferndorf, in Estenfeld, in Mechtilshausen (Amt

---

1) Es spielen eben gar oft in kleinen wie in großen Dingen der politischen Geschichte die klingenden Interessen eine oft ganz versteckte hochwichtige Rolle; so kann es z. B., wenn man den Grundsatz: cujus regio ejus religio im Auge behält, ganz gut sein, daß ein deutscher Ort vielleicht eines Wasserzolles wegen protestantisch oder katholisch ist.

2) „Land- oder Thurnuszollstätten" hatte das Würzburgische Territorium nach einem Spezialakt an nachfolgenden Plätzen: Arnstein, Alstleben, Altmannshausen, Aubstadt, Berkach, Böttigheim, Braidbach, Burgwinheim, Bischofsheim, Burckhaßlach, Dinkoltzhausen, Donnersdorf, Ebern, Eltmann, Eßleben, Fahr, Gaubüttelbrunn, Gelchsheim, Haßfurt, Heustrey, Herboltzheim, Hammelsteig, Homburg, Hilkersdorf, Hollstadt, Holz-Kirchhausen, Ingolstadt, Iphöfer-Landsthurn, Karbach, Karlstadt, Kitzingen, Krautostheim, Königshofen, Lengfurt, Marktbibart, Marktheydenfeld, Mellerichstadt, Mainberg, Michelau, Neustadt, Neubrunn, Oberschleichach, Oberschwarzach, Rettersheim, Retzbach, Riedenheim, Rittershausen, Rottenfels, Stettfeld, Stadtschwarzach, Stockheim, Schlüsselfeld, Saal, Sulzfeld, Schönaich, Sondershofen, Unterambach, Unterwittbach, Wollbach, Wiebelsbach, Wülstershausen, Zwing, Zeller Thor (Würzburg).

Trimperg), in Gössenheim (bei Homburg), in Buchbrum, in Oberschwappach, in Simringen, Neunkirchen, Giebelstadt, Hirschfeld, (bei Schwanfeld), Plaufelden, Wiesenbach (ansb.), Obervolkach, Trimperg, Oberschwarzach, in Gernach, Untereisenheim, Güntersleben, in Dettelbach, Bühler; Gulden- und Wegzoll in Gaubüttelbrunn, ein Kondominat-Guldenzoll in Sommerhausen (Würzburg $^3/_4$ und Ansbach-Bayreuth $^1/_4$ des Ertrags), ein Gulden- und Wegzoll zu Stettfeld (Eltmann), ein Gulden- und Wegzoll zu Stadtschwarzach und Haßfurt, ein Gulden-, Weg- und Landzoll zu Lengfurt, ferner ein „Zoll" in Riedbach, Haußen, Gerlachsheim, Schwarzenau, Preppach, Tauberrettersheim, Oberleimbach, Gützingen, (Bütthardt), Halsheim, (Arnstein) Eschserndorf, Röttingen, Nüdlingen, Roßbrunn, Waldaschach, Ettleben, Prosselsheim, Ranungen, Eltingshausen, Hundsbach, Zollstätten auf der Meininger Straße waren: Münnerstadt, Neustadt, Heustreu, Mellrichstadt; auf der Königshöfer Straße: Diepach, Schwanfeld, Hergoldshausen, Sulzfeld, Königshofen. Auf der Leipziger Straße tritt der Zoll in Hilkersdorf hervor. 1)

Besondere Schwierigkeiten boten die Kondominatzollstätten, namentlich die 5 Ortszölle, welche mit Brandenburg-Ansbach gemeinschaftlich waren.

Einmal wird auch ein „Oberzöllnere" erwähnt, nämlich für Königshofen im Grabfeld, und gelegentlich des Zolles zu Riedbach heißt es, früher sei nur ein „Zollhüter" hier gewesen, jetzt sei aber der Zoll in Bestand gegeben.

Von einem Domkapitelschen Zoll in Willantsheim wird gesagt, daß dessen Betrag nur 6 fl. jährlich sei.

Die Stadt Würzburg selbst hatte natürlich auch mehrere Zollstätten, zunächst an den Thoren, und werden hier besonders der Sanderthorzoll und der Renwegerthorzoll genannt.2)

---

1) Die Zollstätte in Hilkersdorf liefert einen ganz eigentümlichen Beweis dafür, daß ein Zoll oft in Ortschaften erhoben wurde, die sonst keine Bedeutung hatten, als daß eben hier eine Zollstätte war. Es heißt nämlich von diesem Orte in jener bereits citierten Reisebeschreibung im fränkischen Merkur: „Der eigentliche Name dieses kleinen Ortes ist Hilkersdorf. Da aber das Hochstift Würzburg hier von allen durchpassierenden Gütern Zoll erhebt, so verschlang die Benennung „Zoll" die ursprüngliche." (Fränk. Merkur a. a. O.).

2) Was es mit dem Mainzoll in Würzburg für eine Bewandtnis hatte, vermögen wir nicht genau anzugeben. In einem Hofkammerprotokoll v. J. 1782 wird daran erinnert, daß Bischof Albrecht an das Domkapitel um 600 fl. Heller den $^1/_2$ Mainzoll „bei Würzburg in der Büttnersgasse und am Markte", um 100 fl. Heller den $^1/_2$ Zoll „unter den Thoren und auf dem Maine daselbst" verkauft habe.

Über das Zollwesen der anderen fränkischen Territorien s. bezüglich Ansbachs

Schon die vorstehenden Mitteilungen über das Zollwesen im Hochstift Würzburg, die ein Seitenstück zu den oben angeführten Geleitsrechten des Ansbachischen Territoriums liefern sollen, geben dem Kenner des Landes einen Begriff davon, wie ausgedehnt, unorganisch und willkürlich das Zollwesen in einem kleinen offenen Territorium des alten deutschen Reiches sein konnte. In Wirklichkeit war die Zahl der Zollstätten sicher eine noch größere als unsere Sammlung aufweist, und kann man wohl ohne Übertreibung behaupten, daß das ganze Land von Aschaffenburg bis Bamberg mit Zollstätten übersät war. Aus dem Boden der Geschichte emporgewachsen, stellten diese zahlreichen, zerstreuten Zölle thatsächlich nichts anderes dar als „Revenuen".

Von den einzelnen Zollarten sind Turnuszoll und Landzoll, Guldenzoll und Judenleibzoll nicht überall in Deutschland verbreitet, andere wieder mit anderen Gegenden gemeinsam.[1])

Als Turnuszoll wurde erhoben pro Pferd $^1/_2$ Schilling, und zwar für die ganze Reise hin und zurück.

In der Würzburgischen „Instruktion, wie sich die Wegzöllner in Einbringung des Zolles zu verhalten haben," vom Jahre 1746 heißt es:

„Was in anno 1667 wegen der Land- und Thurnzollzeichen für Verordnung bestehen, nämlich, daß selbige nicht auf die Güter und Waaren, sondern nur allein auf des Fuhrmann sein Pferd, als auf jedes ein halber Turnus oder drey Pfennig im Hochstift nur einmal soll gezahlet und der Fuhrmann in seiner begriffenen Reise an allen und jeden Zollstätten, soviel er deren immer beträte, soviel die Pferde betrifft damit frey passiret werden, dabey hat es nachmals sein unveränderliches Bewenden."

Ein ähnliches „Bewenden" hatte es mit dem „Landzolle", der auch nur einmal im Fürstenthumme bezahlt wurde und zwar mit 3 Heller von jedem Pferde.

Bei dem „Wegzolle" dagegen sollte der Zoll nach der Zollrolle erhoben werden, doch wurde gewöhnlich nach der Zahl der Anspannpferde gezahlt und zwar bei gutem Wege 5 Schilling = $13^4/_{10}$ Kr. rh. von jedem Pferde, bei schlechtem Wege 4 Schilling = $10^7/_{10}$ Kr. rh.

Ein besonders stark verbreiteter Zoll war der Guldenzoll.[2])

Man trifft denselben ebenso häufig in Franken, wie am Rheine.

Die Fürstbischöfe von Würzburg behaupteten seit 1468 auf Grund

---

die Sammlung der Landesverordnung Kap. „Zoll". In Nürnberg wurde der Prozentzoll, der Güterzoll und der Zentnerzoll erhoben. Näheres s. Ludovici a. a. O. Frankfurt hatte einen Guldenzoll (schon seit 1377) und einen Mainzoll.

1) In anderen Gegenden Deutschlands waren vielerlei andere Gattungen der Zölle ausgebildet. Näheres s. Ludovicii a. a. O. Büsch a. a. O.

2) Schöpf a. a. O. und Winkopp: Der Rheinische Bund (1810) Bd. XIV.

eines Privilegiums von Kaiser Friedrich III. „außer den Rechten und Privilegien der Vortragung des bloßen Schwerts und des erzbischöflichen Kreuzes die besondere kaiserl. Vergünstigung des goldenen Zolles, oder wie er in der gemeinen Sprache genannt wird des Guldenzolles."

In der Verleihungsurkunde wird dem Hochstift erteilt die „Concessio per Ducatum Franconiae exigendi Thelonii ut vocant aurei, vigore cuius Episcobus herpibolensis eiusque successores, aut vice gerentes de quolibet plaustro vini perpetuo unum florenum et de situla vini aut qualibet alia undica vini quantitate pro rata praescriptae solutionis petere exigere et percipere possint et valeant et in usum suum Ecclesiaeque convertere: quae solutio ab omnibus et singulis undecumque per orientalem Franciam Diocesis-Herpibolensis huius modi vinum duxerint tam per terram quam per aguas, sive Navigationes, sive et qualibet alia causa, sine contradictione et impedimento peti exigi, percipi et levari possit."

Über das Wesen des Guldenzolles und über die Art seiner Handhabung im Würzburgischen orientiert uns eine hochfürstliche „Instruktion", wie sich die Guldenzöllner in Erhebung und Einbringung des Zolls zu verhalten haben. 1)

Der Ertrag des Guldenzolles floß jedoch nicht ohne weiteres in die hochfürstlich-würzburgische Kasse. Wie aus dem Hofkammerprotokoll vom Jahre 1752 hervorgeht, war der $^1/_8$ Teil des Guldenzolles verpfändet an den Markgrafen von Brandenburg-Kulmbach und ein

---

1) Da heißt es nämlich:

„Wollen Seine Hochfürstl. Gnaden, daß es mit dem Guldenzoll bei dem alten Herkommen verbleibe, folglich erhoben werde vom Fuder Wein ein rheinischer Goldgulden oder anderthalbe Gulden fränkisch, vom halben Fuder 21 Schilling vom Eimer 21 neue Pfennig und also proportionirlich vom halben Eimer und vom Achtel, zu dem Ende dann nicht allein füdrige und eimerige, sondern auch Halb- und Achtelseimerige Zeichen verfertigt auch alle Quartel mit einem absonderlichen Stampf gezeichnet und bey den Zollstätten den Käufern oder abführenden Teil gegen Erlegung des Zolls nach Proportion der Ladung abgegeben werden.

Gleichwie auch von dem Bier der halbe Zoll, nämlich vom Fuder 3 Ortsgulden, also ist von den Branden- und spanischen Wein der doppelte Zoll, nämlich vom Fuder 3 Gulden fränk. und also proportionirlich vom Eimer und Achtel zu nehmen und dabei alles das, so von gemeinen Weinen in dieser Instruktion verordnet, zu beobachten.

Nachdem auch der Guldenzoll von allem Getränk, so in dem Stift wächst, es bleibe gleich im Land oder nicht, an dem Orte der ersten Ab- oder Durchfuhr einmal zu nehmen ist, also und gleichergestalten ist solcher von demjenigen Getränk so außer dem Stift gewachsen und von fremden Orten her durchgeführt, oder im im Stift niedergelegt wird wo es die erste Zollstadt berührt, zu erheben."

weiteres $^1/_8$ an den von Brandenburg-Onolzbach. In dem erwähnten Jahre fanden Verhandlungen statt, indem der erstere Markgraf bereit war, den verpfändeten achten Teil des Guldenzolles von Würzburg wieder auslösen zu lassen. Auch Onolzbach war nicht abgeneigt, doch sollte die Würzburger Regierung gleichzeitig eine Anleihe von 100000 fl. zu 4% an die Brandenburgischen Häuser gewähren. Es sollte dann der Ertrag der letzten 15 Jahre zu Grunde gelegt werden. Beide Brandenburgische Häuser hatten in den letzten 15 Jahren 30319 fl. rh. durch ihren Anteil von dem Guldenzoll vereinnahmt. Der Rezeß für die Verpfändung datierte vom Jahre 1468.

Die Würzburger Hofkammer ist sehr dafür, daß dies Geschäft abgewickelt werde, damit nicht fremdherrische Räte und Offizianten bei jedem Quartal-Zollabschluß der Würzburger Regierung beisitzen und die Zollrechnungen nachrevidieren.

Schließlich sei noch eine Verordnung erwähnt,[1]) aus welcher hervorgeht, daß die Kaufleute bei Bezahlung des Fuderzolles von 1 fl. auf jedes Fuder Wein 15—16 Eimer durchzuschmuggeln pflegten, während nur 14 Eimer gesetzlich passieren durften.

Bezüglich des Bier-Guldenzolles finden sich späterhin Differenzen. In einem Hofkammerprotokoll wird ausgeführt: Auch vom Bier wurde $^1/_2$ fl. Zoll erhoben, allein es sei zweifellos, daß dieser Zoll nicht in dem privilegio Fridericiano enthalten, also eine Neuerung sei. Doch sei das Bier nach der allgemeinen Observanz ein zollbares Gut und in allen Ländern mit einem hohen Zoll belegt. Daß aber der Bierzoll gerade der Guldenzollinstruktion einverleibt wurde, habe lediglich darin seinen Grund, daß man den Zoll auf alle Getränke in einer Instruktion beisammen haben wollte. Auch in Mainz, welches gleichfalls mit einem Guldenzollprivilegium versehen sei, werde es so gehalten und auch hier der $^1/_2$ Guldenzoll gegen Verabreichung der Guldenzollzeichen erhoben, nur mit dem Unterschiede, daß im Mainzischen der Goldgulden mit 2 Gulden, im Würzburgischen mit $1^1/_2$ Gulden fränkisch angesetzt sei.

Wenn also auch kein besonderes Privilegium für den Bierzoll vorhanden sei, so befinde sich das Hochstift in antiquissima possessione, den Bierzoll ad exemplum des Guldenzolls zu erheben. Der Bierzoll müsse schon vor einigen Jahrhunderten eingeführt worden sein, weil in der Guldenzollinstruktion des Joh. Phil. von Schönborn vom 9. Juni 1666 ebenso in der Zollrolle des Peter Philipp Dernbach

1) Verordnungs- und Dekretensammlung der Würzburger Univers.-Bibliothek.

vom 18. Oktober 1678, dann in der Guldenzollinstruktion des Joh. Gottfried von Guttenberg vom 16. Juni 1688 vom Bierzolle als von einem altüblichen gesprochen werde.[1])

Auch ein Beerzoll wird erwähnt von Weinbeeren, welche von einer Markung in die andere gebracht werden.

Ein anderer fränkischer Zoll, welcher unsere Aufmerksamkeit erregt, ist der Judenleibzoll. Es kann hier unmöglich eine komplete Geschichte des fränkischen Judenleibzolles gegeben werden, dazu ist der Rahmen dieser Studien zu enge gespannt, wohl aber soll eine eingehendere Darstellung dieser interessanten kulturgeschichtlichen Materie hier angeregt werden.[2])

Die Juden waren im Würzburgischen in Schutzjuden (Schirmjuden oder vergeleitete Juden) und in Schnurrjuden eingeteilt,[3]) erstere entrichteten das Schutzgeld für ein friedliches Leben im Lande,[4]) die umherziehenden Schnurrjuden dagegen hatten das Leibzollzeichen zu lösen. Die Vorgänger der ritterschaftlichen Judenschaft hatten, wie sich aus den Akten ergibt, den Leibzoll im Fürstentum in Pacht.

Sie bezahlten laut Hofkammerprotokoll an Bestandsgeld für den hochfürstlichen Judenleibzoll 1700—1720: 720 fl. jährlich, 1756—1777 jedoch bereits 1440 fl. Als man nun das Pachtgeld noch weiter erhöhen wollte unter dem Vorwande, sie könnten sich bei den Wertheimischen Juden durch Abverlangung der Leibzollzeichen wieder schadlos halten, machten sie energische Opposition.

Die Juden speziell des ritterschaftlichen Kantons Rhön-Werra waren es, welche seit 80 Jahren die Judenleibzollzeichen in Pacht hatten. Die Pachtung galt aber nur für einheimische Juden, wogegen

---

1) Über den Mainzischen Guldenzoll s. Quetsch a. a. O.

2) Allgemeines über die Juden in Franken s. auch Stumpf: Denkwürdigkeiten der deutschen besonders fränkischen Geschichte 1802 im 1. Heft: „Die Juden in Franken". Dann über das gleiche Thema: Archiv des historischen Vereins für Unterfranken und Aschaffenburg. 1853. Näheres über die Geschichte des Judenleibzolles s. Ulmenstein a. a. O. Hier und noch mehr bei Ludovici a. a. O. finden sich für die damalige Zeit sehr bemerkenswerte Urteile und Gesichtspunkte über Judenzoll und Handel der Juden.

3) Einige interessante Details über die fürstl. Würzburgischen Zölle, über Wegzoll, Landzoll, Kleinzoll, Guldenzoll und Judenleibzoll der Stadt Mellrichstadt, gibt Michael Müller: Der Bezirk Mellrichstadt als Gau, Zent, Amt und Gemeinde. 1879.

4) Dies war auch anderwärts im Reiche eingeführt. „Um die große Menge der Juden und ihren Anwachs zu verhindern", hat z. B. auch Kurfürst Karl Philipp Theodor im Februar 1744 eine Verordnung ergehen lassen, nach welcher die jüdischen Familien zu Mannheim auf 57 heruntergesetzt wurden, die für den Salvum conductum dem Hofe 17000 Gulden zahlen mußten.

alle ausländischen und durchreisenden Juden an jeder Zollstätte 20 kr. für Leibzoll entrichten mußten.

Zu bemerken ist noch, daß es sich auch beim Judenzolle nicht allein um die hochfürstl. Würzburgischen Zollstätten handelt, daß vielmehr auch z. B. das Kloster Theres am Maine einen Judenleibzoll von den auf dem Wasser fahrenden Juden und zwar nach seinen Zollrollen von 1676, 1702 und 1717 (606 fl.) erhob. Nach dem bereits erwähnten Zollrezeß (vom Jahre 1751) zwischen Würzburg und Kloster Theres, wurde der Thereser Mainzoll auf dem Vergleichungswege dem Kloster in Erbbestand gegeben unter der Bedingung, daß die Zollsätze nicht erhöht und keine neuen eingeführt würden. —

Bei der großen Anzahl von Zöllen in dem einen verhältnismäßigen kleinen Territorium Würzburg werden die großen Summen erklärlich, die wir hie und da in den Quellen als Beispiele von Zahlungen seitens einzelner Händler verzeichnet finden.[1])

Für 800 Malter Weizen, 400 Malter Korn und 400 Malter Haber, welche ein Würzburger Getreidehändler an die bayerischen Truppen nach Frankfurt lieferte, betrug der Zoll an den 7 unteren Wasserzollstätten 82 fl. 5 ℔ 7 ₰. Für 1 Ztr. transitierendes Wachs wurde erhoben 4 ℔ 6 ₰, dann 1 ℔ 3 ₰ dann je 6, 4, 3 ₰, an den einzelnen Zollstätten.

Für 500 Ztr. Blei, welche ein Wertheimischer Kaufmann an den bayerischen Hof lieferte, wurden an den 7 unteren Würzburgischen Zollstätten 64 fl. 4 ℔ 28 ₰ Zoll gezahlt.

Für 881 Eichbäume nebst Stückholz und 64 „gemeine Böden,“ welche ein Holzhändler von Eltmann in einem Jahre den Main hinablieferte, zahlte derselbe an den Würzburger Zollstätten 909 fl. 4 ℔ 21 ₰, ein anderer von Haßfurt für 282 Eichbäume, 26 gemeine Böden 250 fl. 2 ℔ 18 ₰.

Das Holz wurde nicht nach der Stärke, nicht nach dem ungefähren Gewicht, sondern nach der Länge verzollt. Nach einer Verordnung „die Verzollung des Holländer Holzes betreffend“ wurde Zoll gezahlt:

„43 Pfennige für jeden ganzen holländischen Eichbaum, welcher 30 und mehr Schuhe lang ist. 32 Pfennige für einen dergleichen von Tannen oder Föhren. 24 Pfennige für einen Klotz von 18 bis 23 Schuhe lang, 12 Pfennige für einen Wagenschuß von 14—17 Schuhe lang, 6 Pfennige für ein Pfeufholz von 10—13 Schuhe lang, 3

---

1) Die Zollamtsrechnungen sind nicht mehr erhalten.

Pfennige für ein Knopholz von 8—9 Schuhe lang, 1 Pfennig für eine sog. Range von 3—7 Schuhe lang."

Hinsichtlich der Gewichte wurde es oft nicht so genau genommen. Viele Waren wurden in herkömmlicher Verpackung und herkömmlichen Gewichtsmengen versandt. Z. B. ein Faß mit blauer Farbe aus Böhmen wurde stets zu 3 Zentnern in der Verzollung angesetzt, wobei die Tara abging. Ebenso war es mit der roten Erde und den „Weißfaßen". Die böhmischen Glaskisten wurden auch früher auf diese Weise, also nach dem Stück, später aber, nachdem der Inhalt des Stücks allmählich von $1^1/_4$ Zentner auf 6—7 Zentner gestiegen war, nach dem Gewicht verzollt. Oft waren unter der Marke „gewöhnliches Glas" feine Spiegel und geschliffenes Glas versteckt. Überhaupt war der Handel stets bestrebt, die hohen Zölle durch Findigkeit zu umgehen oder dieselben wenigstens abzuschwächen.

Der Erlös der Zölle floß in die Kassen der Hofkammer, doch waren in einzelnen Fällen Bestimmungen bezüglich der Verwendung der Zolleinnahme getroffen. Dies war, wie wir oben bei der Erteilung eines Zollprivilegiums an die Stadt Heidingsfeld gezeigt haben, oft durch das Privilegium selbst und durch die Umstände, unter denen dasselbe erteilt worden war, bestimmt.

Von den Zöllen der Stadt Würzburg [1]) wurde der größte Teil nach bestimmten Rubriken verwendet und das übrige für außerordentliche Fälle aufgespart. Ein Hauptargument in den Schutzschriften des Rats für das Zollprivilegium war dies, daß, wenn die Stadt dieser Einkünfte entbehren sollte, die Bürger in den Steuern höher angelegt werden müßten, worüber der Rat dann der Nachwelt Verantwortung schuldig sei. Als Beleg für die gemeinnützige Verwendung des Zollertrags wird mitgeteilt, daß vom Jahre 1700—1730 von dem Würzburger Zollertrag für die Lieb-Frauen-Kapelle 13 853 fl. 4 ℔ 27 ₰ und zu anderen öffentlichen Anstalten 2129 fl. 3 ℔ 23 ₰ verwendet worden seien.

Während auf der einen Seite die Kaufleute durch hohe Zollbeträge hart getroffen wurden, waren anderseits durch die Zollbefreiungsprivilegien gerade die leistungsfähigsten Leute von den Zollzahlungen befreit.

Es war vielfach in Deutschland Sitte, daß all' das zollfrei verkehren durfte, „was einer im Lande auf seinem Eigentum an Feldfrüchten und sonst erübrigte, es sei einer nun vom Adel oder auch nur schlichter Landmann". [2]) Diese Sitte dürfte jedoch den Großgrund-

---

1) Oberthür: Taschenbuch a. a. O.

2) Gasser a. a. O.

besitzern, Klöstern, Stiftsherren, dann den weltlichen Herren aller Grade („Fürstengut, Regaliengut") in ganz unverhältnismäßig höherem Grade als dem „erübrigenden" schlichten Landmann zu gute gekommen sein.

In Franken waren außer den Herrschaften der Adel, die Klöster und Stiftungen, hohe Beamte und Offiziere, öffentliche Anstalten, Krankenhäuser, Kirchen (Kirchenbaubedürfnisse) ꝛc. entweder durch Privileg ganz zollfrei oder wurden auf spezielles Gesuch von den Zöllen befreit.

Später in der Reformzeit war man in dieser Beziehung etwas genauer in der Verwaltung, und als z. B. das Kloster Astheim eine Zollbefreiung für Weinbezug und Weinabsatz verlangte, berief es sich nicht allein auf sein kaiserliches Privileg, welches es besaß, sondern auch darauf, daß es schon 6 Jahre nicht mehr Gebrauch von diesem Privileg gemacht habe, und der Fürst bemerkte an den Rand des Bittgesuches, man möge die Gewährung dieser Bitte ad notam nehmen und zu oft kommende Supplikanten einfach abweisen, auch wenn sie ein Privilegium hätten.

Zollbefreiungen anderer Art waren diejenigen, welche einzelnen Städten und Ständen von anderen Städten oder Ständen auf den Messen oder beim Durchzug durch das Land von alters her gewährt waren. So waren z. B. die Bürger der Altstadt Bamberg während der Frankfurter Messe vom Frankfurter Zoll befreit und genossen überhaupt in dieser Stadt noch besondere Vergünstigungen.[1])

Die gewerbe- und handeltreibenden Bürger Würzburgs genossen die Zollfreiheit auf den Messen von Frankfurt und von ihren ins Kaufhaus zu Mainz gebrachten Handelsgegenständen, wogegen der Magistrat von Würzburg dem Kaufhause zu Mainz nach altem Herkommen eine Verehrung von jährlich 2 Gulden machte „darum man Pfeffer, Handschuh und noch anderes pflog zu kaufen".[2])

Bei der großen Anzahl von Binnenzöllen im Hochstift Würzburg, bei der Höhe der Beträge, bei der Willkür in der Zollbefreiung der Leistungsfähigsten ist es nicht zu verwundern, daß das Verhältnis zwischen den Zollbeamten und den am Verkehr beteiligten Schiffern, Kauf- und Fuhrleuten ein ebenso gespanntes war, wie beim Geleitswesen oder Straßenzwang.

---

1) Schneidawind a. a. O. Über die Zollfreiheiten der Würzburger in Mainz s. Archiv des histor. Vereins für Unterfranken. 1836 (34 u. 196).

2) Die Mainzer Kaufherren schlugen im Jahre 1526 dies übliche Geschenk aus und da die Würzburger Handelsleute hierunter eine ihnen nachteilige stillschweigende Aufhebung ihrer alten Zollfreiheit befürchteten, verwendete sich Fürstbischof Konrad III. für sie beim Kurfürsten von Mainz und bewirkte, daß es beim alten gelassen wurde (Scharold a. a. O.).

Die Zollbeamten waren zumeist — obwohl dies reichsgesetzlich verboten war — Zollpächter oder Zollbeständer, auch mußten sie auf die Zollrolle vereidigt werden. Im Hochstift Würzburg hatte man in der Regel herrschaftliche Angestellte, die Zolleinnehmer oder Zöllner, die Zollschreiber und die Zollbereiter, welche die Straßen zu bereiten hatten, damit niemand ausweichen konnte.

Als Zollbereiter wurde eine militärische Abteilung, nämlich Husaren verwendet, sie trugen das Wappen der Landesherren, im Geleitsdienst „eine Geleitsbüchse" und gehörten zu denjenigen Personen, an welchen sich niemand vergreifen und die niemand an ihrer Amtsausübung hindern durfte.

Die Zöllner waren, wie sich aus den Hofkammerprotokollen ergibt, meist die Schultheißen, Wirte und Schullehrer der betreffenden Orte.[1]) Sie erhielten als Bestallung in der Regel den 10. Pfennig von den eingehenden Zollgeldern, bei Thorzöllen noch 3 kr. vom fl. der eingehenden Thorsperrgelder und die „übrigen hergebrachten Zollergötzlichkeiten". Beim Judenzoll erhielten die Schultheißen nach einer Landesverordnung gleichfalls den 10. Pfennig und bei Anzeigen die Hälfte des Strafgeldes, welches 10 R.-Thlr. betrug.

Unter den „hergebrachten Zollergötzlichkeiten" sind die sehr häufig in Naturalien errichteten Zollaccidentien zu verstehen, durch welche im Hochstift der Zoll eigentlich um 15—20 % erhöht wurde.

Doch wurde an vielen Orten von den Zöllnern „deren Insolenz Hochmut und Eigennutz oft keine Grenze kannte" gar keine Zollrolle mehr zu Grunde gelegt, sondern eine gewisse Summe abverlangt, die

---

1) Sogar im Acciswesen, zu welchem vor allem das Braugeld gehörte, waren oft Wirte als Pächter der Accise aufgestellt. Während Zoll- und Geleitswesen viel Gemeinsames hatten — auch im Personal — hatte das Acciswesen eine eigene Organisation, die besonders in den grenz-vermischten Gegenden Schwierigkeiten machte. Das Hofkammerprotokoll vom Jahre 1750 enthält in dieser Hinsicht einen langwierigen Streit mit dem Kloster Ebrach; die Würzburger Regierung beanspruchte die Acciseinschau in allen Ebrachischen Ortschaften durch den Oberaccisor in Ebenhausen. Die Unteraccisoren aber sollten aus den Ebrachischen Unterthanen genommen werden. In Prölsdorf wurde eine Oberaccisorstelle errichtet, weil dort wegen der Grenzverhältnisse die Unterthanen mit Bambergischen sehr vermischt und Unterschleife häufig waren. Der Oberaccisor hatte daselbst „die Acciseinschau als eine Obereinnahmsgebühr bestens zu beobachten, zu den Enden selbsten fleißig nachzusehen, und Unteraccisoren fleißig zu ermahnen und anzuweisen, dafür erhält er einen 1 Rthlr. quartaliter". (!) Der Fürst spricht bei dieser Gelegenheit in einer Resol. Cel. die Hoffnung aus, durch die schärfere Einführung des bisher zu sehr verlassenen Accis- und Umgeldes und namentlich durch besondere Heranziehung der Klöster und der sonstigen mittelbaren Unterthanen das Land von der Steuerlast zu erleichtern.

der Kauf- oder Fuhrmann ohne Erinnerung hergeben mußte, wenn er sich nicht für allezeit die Feindschaft des Zöllners, Verzögerung der Reise, Strafen und andere Beschwerden zuziehen wollte.

Die Regel war allerdings, daß der Zolltarif an einem mit dem Wappen des Landesherrn versehenen Zollstock ausgehängt war.[1])

Wie in einem Hofkammerprotokoll v. J. 1750 geklagt wird, kam es auch vor, daß die Zöllner gar nicht bei den Zollstöcken und -stätten wohnten, sondern den Fuhrleuten im Vertrauen auf die scharfen Strafen zumuteten, sie in ihren entlegenen Wohnungen aufzusuchen.

Der Zeitverlust war eine besonders empfindliche Schädigung, welche die Zöllner den ihnen mißliebigen Kauf- und Fuhrleuten zufügen konnten.

Ganz besonders brachte das Zollwesen den Schiffern oft einen großen Zeitverlust. In Kitzingen wurde z. B. ein Schiff vom Wagemeister untersucht, die Ladung auf 1000—1200 Ztr. geschätzt. Er berichtet dies an den Würzburger Zollamtmann, dieser nun taxiert auf 800 Ztr. bei der Ankunft der Schiffe in Würzburg; deshalb erfolgt nun seinerseits ein Antrag an die Hofkammer um Einsetzung einer Kommission. Dieser Antrag wird beraten in der nächsten Sitzung der Kammer, eine Kommission von Kammerräten ernannt ꝛc.

Anderseits machten auch die Schiffer und Fuhrleute den Zöllnern oft den Dienst schwer. Sie mußten zwar stets Fracht- und Ladungsbriefe und sonstige Papiere vorzeigen, allein die Zöllner wurden trotzdem oft genug hintergangen. Es kam oft vor, daß die Absender der Waren den Fuhrleuten dreifache Frachtzettel mitgaben und sie instruierten, bei welcher Zollstätte sie diesen, wo sie jenen vorzeigen sollten.

Kam es zur Visitation aller Waren und Vergleichung mit den Zollzetteln und Papieren, dann durfte sich der Fuhrmann nicht nur auf einen längeren Reiseaufenthalt, sondern regelmäßig auch auf größere und kleinere Konfiskationen und Strafen gefaßt machen.

Aus der Darstellung des Zollwesens im Hochstift Würzburg dürfte sich ergeben haben, daß gründliche Reformen gerade auf diesem Gebiete am allernotwendigsten waren. Es fragt sich, was in einem offenen Territorium, dem es schon von Reichswegen durch die in Art. VIII der Wahlkapitulation bestimmte Festlegung der bestehenden Verhältnisse, noch mehr aber aus anderen Gründen versagt war, die Binnenzölle aufzuheben und ein Grenzzollsystem einzurichten, an handels-

1) Dazu kamen dann noch die Wehrzölle an denjenigen Straßen, an welchen ein Zoll umgangen werden konnte. Dieselben waren demnach scheinbar nur Ersatz für einen umgangenen Zoll, in Wirklichkeit wurde die Zahl der Zollstöcke durch die Wehrzölle stark vermehrt und das Zollregal thatsächlich ausgedehnt. Näheres Ludovici, Gasser u. a.

politischer Reformthätigkeit hinsichtlich des Zollwesens geschehen konnte. Unmöglich konnte eine Verschärfung des Regals wie beim Stapel- und Geleitsrechte in Erwägung gezogen, sondern nur an Ermäßigung und Beseitigung von Mißständen gedacht werden.

Dazu mußten noch im Interesse einer durchgreifenden Wirkung positive Einrichtungen und Maßnahmen zur Förderung des Handels kommen, wie der Bau von Niederlagen, Lagerhäusern, Krahnen, Häfen, regelmäßige und direkte Schiffahrt rc.

Dieser positive Teil der hochstiftlichen Handelspolitik des 18. Jahrhunderts — in den Gebäuden und Anlagen der dauerhafteste und heute noch erkennbare — wird schon deshalb am besten im Zusammenhange mit den Maßregeln für eine Verbesserung des Zollwesens dargestellt, weil die wesentlichsten Reformen auf diesem Gebiete gerade die Zollermäßigungen für die am Maine neu eingerichteten Niederlagen waren.

Erst in den 30er Jahren des 18. Jahrhunderts finden sich einige Verordnungen, welche den Zweck haben, gegen die ärgsten Mißstände im Zollwesen vorzugehen. Es ist dies zunächst die Verordnung vom Jahre 1730, die sich gegen Nachlässigkeiten der Zoll- und Accisbeamten richtet, die nächste vom Juli 1731 betrifft Unterschleife beim Guldenzoll, weitere vom Jahre 1732, 1734, 1735, 1736 Unterschlagungen der Zollbeamten, dann findet sich aus dem Jahre 1737 eine Instruktion an die Land- und Wasserzöllner. In der letzten Verordnung ist bereits von Zollermäßigung die Rede, von einem Würzburg-Frankfurter Meßschiff, von Geleitsrechtsverschärfung und Straßenreparaturen. Zu erwähnen sind dann noch die Verordnungen vom Jahre 1738 über Errichtung einer herrschaftlichen Tabaksniederlage und eines Vorratshauses und 1742 über Mißbrauch der Zollfreiheiten.

Die wichtigste unter diesen Verordnungen war die vom Jahre 1737. Zunächst wurde in einem Kameraldekret vom 1. Juli 1737 der Viertelzollnachlaß für alle Obermaingüter eingeführt. Es wurde den Bamberger Schiffern und Flößern, welche den ganzen Mainfluß passierten, dann den Kitzingern und den zu Kitzingen ein- und ausladenden Schiffern der Viertelzollnachlaß an allen Zollstätten bewilligt und die gleiche Vergünstigung auch dem von Bamberg über Würzburg fahrenden Geleitsschiff zugestanden, nachdem dasselbe ohnedies die großen Geleitskosten und -Gebühren zu zahlen habe. Ausgenommen von dieser ersten hochstiftlichen Zollermäßigung waren Früchte und Wein und alle ungepackten Waren.

Dies war die erste wichtigere Zollermäßigung in der hochstiftlichen Handelspolitik, eingeführt, um den Handel der Mainstädte Kitzingen

und Bamberg zu beleben und dem brandenburgischen Platze Steft gegenüber konkurrenzfähiger zu machen; Hand in Hand mit dieser Maßregel ging die bereits behandelte Einführung des Kitzinger Straßenzwanges für den Nürnberg-Frankfurter Verkehr. Vorausgegangen waren die Versuche mit dem Stapelrecht. Es kam allmählich ein gewisses System in die hochstiftliche Handelspolitik.

Die gleichzeitig an die Land- und Wasserzollbereiter, Zöllner und Zollüberseher gerichtete Instruktion beklagt zunächst, daß zum größten Schaden des hochstiftlichen Zollregals Mißbräuche aller Art, Lässigkeit und Unterschleife sich in einem Maße im ganzen Hochstift eingeschlichen, daß es fast scheinen wolle, als ob die meisten mehr zur Vermehrung ihres eigennützigen Gewinnes, ihrer Accidentien dienten als zur Förderung des herrschaftlichen Interesses und von so vielen Kaisern verliehenen, bestätigten und üblich hergebrachten hohen Zollregals.[1])

1) Es wird deshalb verordnet:

„Erstlich von den Wasserzöllnern, daß selbe mit Zuziehung der Gegenschreiber bei vornehmenden Verzollungen jedesmal selbsten an das Wasser gehen, die mit zollbaren Gütern beladenen Schiffe, Schelche und Flöße unter und ober Wasser sowohl genau visitiren, fleißig nachsehen und alles getreulich nach der Viel- und Beschaffenheit und zwar nach dem Unterschied und Wert der Waren, sowohl als nach der genau anzuzeigenden Zentnerzahl der Instruktion und Zollrolle gemäß verzollen, als auch wie viel Zoll und wofür, von was Waren mit dem Namen des verzollenden Kauf- und Schiffmannes, dann des Monats und Tags anmerken. Nicht weniger was aus Gnaden, von Rechtswegen oder Vergleichswegen, von wem und in was Quanto zu Wasser oder Land frey durch- oder einpassiret, in ihren Zoll-Manualien, welche zur Abstattung der Rechnungen sie fürohin als Beilagen jedesmalen mit einzuliefern haben, nicht allein deutlich annotieren und einschreiben, sondern auch über die den zu Wasser Handelnden auszustellen habenden Zollzettel, was und wie viel diese verzollet haben, die richtige Verzeichniß machen und aus sträflicher Nachlässigkeit oder pflichtwidrigen Eigennutz unverzollet nichts sollen passiren lassen. Daher auch ihren Zöllnern und Gegenschreibern das freiwillige Nachsehen und Durchschleifen hiemit also ausdrücklich untersaget wird, daß selbes auf erstmaliger Betretung mit dreyfacher Strafe des begangenen Betruges, das andere mal aber mit wirklicher Cassation angesehen werden soll. Allermassen die Fuhr- Schiff- oder sonstige Handelsleute über die Gebühr anzuhalten oder von denselben unzuläßige Accidentia unter was Schein es geschehen mag zu erpressen, unter obiger Straf ebenfalls verboten wird. Mit dem weitern Zusatz, daß gleich wie all' Obiges nach seiner Maaß auch von den Landzöllnern zu beobachten und sonderlich dasjenige, was wegen verbotener Ausführung, des geprägt- und ungeprägten Gold und Silbers durch die alten und neuen Reichs- und Kreisverordnungen, vordersonst aber die letztere vom 14. Mayi des vorigen Jahres vorgeschrieben, mit beständiger Aufmerksamkeit zu befolgen ist. Also denselben wegen Abforderung der Frachtzettel und darinnen verzeichnete Waaren und ebenfalls wegen Öffnung und Durchsuchen der Ballen, Fässer und Verschläge zu ihrer Verhaltung und gehorsamsten Nachachtung das Erforderliche durch unsern Zollamtmann werde bedeutet werden.

Die Instruktion selbst, welche in der Aufreihung ihrer langatmigen Sätze und Bestimmungen zugleich ein anschauliches Bild von dem Zollwesen in den klein-deutschen, in Mauthlinien nicht eingeschlossenen Territorien des vorigen Jahrhunderts entrollt, läßt bereits in ihrer eindringlichen Sprache das lebhafte handelspolitische Interesse des Aufklärungs-Zeitalters erkennen.

Vom Fürsten Friedrich Karl selbst wird die Zusammenziehung der Zollstätten gewünscht; der „Mutterzoll" soll in Würzburg erhoben werden und die Schiffe sollen nicht mehr an allen Zollstationen zu landen brauchen, sondern durch Zollkähne befahren und lediglich untersucht werden, ob sie unterwegs nichts beigeladen haben. An Stelle der alten Zollwagen verlangt der Fürst neue und schneller funktionierende, an Stelle der alten unfähigen Zollbeamten junge, kautionsfähige, ferner die thatsächliche und genaue Wiedereinführung

Zweytens, ferners gnädigst auferlegt wird, daß zumal die Nachverzollenden (im Gegensatz zu den Anzöllern!) wohl beobachten und darauf nachsehen sollten, ob und was inzwischen beigeladen worden, dahero sie des Vor- oder Anzollenden ausgestellte Zollzettel sorgsam und genau anzusehen haben, um darauf eine gründliche Verzollung vornehmen und dabei fleißiges Aufmerken tragen zu können, ob der Verzollende von alledem den gebührenden Zoll erhoben oder nicht oder vielmehr Verschiedenes, entweder durch dessen Unfleiß oder Eigennutz, oder durch Betrug des Kauf- Schiff- oder Fuhrmannes unverzollt passiert worden sein. Und sofern sich ein Zollbetrug oder pflichtvergessener Saumsal und Eigennützigkeit finden sollte, die gebührende Bestrafung nach Maßgabe der Zollrollen entweder selbst darauf vornehmen oder Bericht abstatten sollen. Wobey nebens Wir zur Belohnung ihrer diesfalls erweisenden treuen Emsigkeit ihnen sowohl als anderen Zollbedienten von demjenigen, was durch ihre Anzeige und Entdeckung an fremden oder einheimischen Zollstrafen eingehen wird, den dritten Teil zu einer Ergötzlichkeit gnädigst angedeihen wollen lassen.

Wie dem auch zur Abstellung derlei Nebenwegen die bestellten Zoll- und Geleitsbereiter hierdurch ernstlich angemahnet und befehliget werden, daß diese nach ihrer pflichtmäßigen Obliegenheit und zwar die ersten ihre völlige Distrikten und die darinnen befindliche Zollstätte monatlich wenigstens einmal und zwar nicht obenhin, sondern zugleich der Zöllner Manualien und Zeichen, ob die übrigen noch vorhanden und keine Unterschleife geschehe, fleißig visitiren, und daß dieses wirklich geschehen, von den Beamten und Ortsschultheißen mit einem attestirten Visitationszettel sich ordentlich legitimiren, übrigens aber die gemeldeten Straßen fleißig bereiten und darbey gutes Aufsehen tragen solle, damit die Fuhrleute, Gespann und andere, so sich der ordinari Land und Geleitsstraßen gebrauchen, nicht Seit- und Abwege suchen, die darauf antreffende Fuhr- und Handelsleute wegen des entrichteten Zoll- und Geleitsgelds aber fleißig anhalten und befragen, die gelösten Zeichen von ihnen abfordern, auch gestalten Dingen nach darauf ordentlich nachverzollen, annebst die ausübende Unterschleife und Betrügerey fleißig untersuchen und auskundschaften, sofort diejenigen, so den Zoll oder Geleit überfahren mit Hintansetzung aller Nebenabsicht sogleich anhalten und entweder selbst zur gebührenden Strafe ziehen oder Bericht einschicken."

der Zollrolle unter Belassung des Gewichtszolles für die Kitzinger Güter.

Bezüglich des Zolldienstes wurden mannigfache Veränderungen teils vorgenommen, teils wenigstens diskutiert. Es galt zunächst bessere Persönlichkeiten für das Zollwesen zu gewinnen.[1]) Man sah ein, daß die Zollamtsposten keine Sinecuren oder Belohnungsstellen mehr sein dürfen, es wurde verlangt, daß die Zöllner etwas Ordentliches gelernt haben müssen, daß sie beurteilen können, was ein Schiff bei großem, mittlerem und kleinem Wasserstand tragen könne, sie sollen ferner „das Eigentümliche der Waren und Güter schon am Gepäck und an den Stübichen mit Sicherheit erkennen"; dazu gehöre aber eine technische Vorbildung. Zwei Oberzollamtsstellen wurden geschaffen zur Kontrolle des ganzen Zollwesens; das Accidentienunwesen wurde beseitigt und die Gehälter normiert und gegen Bestechung, Ungeschicklichkeit und Unwissenheit der Zöllner wurde nun auch viel strenger eingeschritten, da sonst alle zu Gunsten Kitzingens getroffenen Maßregeln nichts fruchten würden. Von den zahlreichen Zollstätten wurden einige zusammengelegt, wenn auch bei getrennter Zollrechnung, damit die Schiffer und Fuhrleute nicht so oft aufgehalten würden. Zu erwähnen wäre da noch, daß die Schiffsgüter nunmehr nur einmal beim Anzöllner in Freudenberg visitiert wurden, um nicht mehr solange aufgehalten zu werden. Ferner wird das Unwesen der privaten Zollbefreiungen und Zollverschärfungen aufgedeckt. Dadurch, daß die Zollamtsstellen nicht an Beamte, sondern an Bürgerliche vergeben waren, welche willkürlicher schalteten, kam es nämlich häufig vor, daß Zöllner viele Bekannte und Verwandte zollfrei passieren ließen, namentlich dann, wenn die Betreffenden sich mit ihnen „gut gestellt hatten". Anderseits konnten die Zöllner mit großer Willkür einen ihnen mißliebigen Mann chikanieren. Allein man geht irre, wenn man glaubt, daß die Zollbeamten lediglich die Fremden, ausländischen Kaufleute und Fuhrleute chikanierten, vielmehr erfahren wir, daß dieselben meist auf Bestechungen reagierten, sodaß die besonderen Zollvergünstigungen, welche die Würzburger Regierung bloß den Obermain- und den Kitzinger Gütern zuerkannt hatte, unter Umständen nicht viel bedeutete gegenüber den willkürlichen Zollbegünstigungen der Zollbeamten. Dadurch wurden handelspolitische Maßregeln vielfach illusorisch. Auch diese Mißstände wurden nunmehr zum Teil beseitigt durch die Reform des Zollbeamtentums und speziell darauf gesehen, daß kein Einheimischer, der viele Bekannte und Verwandte in der betreffenden Stadt habe, das Zöllneramt bekomme. Bezeichnend für die Willkür der Zollbeamten ist es, daß gelegentlich dieser Neuordnungen des Zollwesens ein Mauthhäuschen an einer nicht unwichtigen Stelle aufge-

1) Von Zeit zu Zeit wurde nun eine Zollinspektion angeordnet.

funden wurde, welches von dem Zollbeamten nicht bewohnt und gar nicht besetzt war. Es hauste dort vielmehr ein Schuster mit seiner Familie seit 14 Jahren und erhob von fremden Passanten von Zeit zu Zeit ein Zöllchen für seinen Privatfiskus.

Viele dieser Reformen scheinen nicht anhaltend gewesen, manche nicht über die Diskussion hinaus gekommen zu sein. Noch im Jahre 1764 heißt es in der Hofkammer, daß die Regierung durch die Ignoranz der Zöllner, die zum Teil noch aus „rüden Bauern" beständen, nach und nach um ihr ganzes Zollregal komme; denn die Zollrechnungen enthielten immer noch bloß die Einnahme und Ausgabe der Zollzeichen und mehr könne man auch von Bauernzöllnern nicht verlangen, aber von wem und von was die Zölle erhoben würden oder auch wer und was zollfrei sei, darüber stehe gar nichts darin. Die Zöllner hätten allerdings bezüglich der Artikel und der Zollsätze eine gedruckte Zollrolle und eine gedruckte Zollinstruktion, nach welcher sie niemand zollfrei lassen sollten, der nicht einen Zollpaß von der Hofkammer aufweisen konnte, allein kontrollieren könne die Zöllner niemand.

Handelt es sich bei der Reform des Zollbeamtentums immer noch um eine Beseitigung der krassen Mißstände, so wurde um die Mitte der 1740er [1]) Jahre die im Jahre 1737 bereits begonnene Reformpolitik der praktischen Maßregeln und Einrichtungen fortgesetzt. Die Regierung und speziell Friedrich Karl sah ein, daß man mit dem Straßen- und Geleitszwang während der Meßzeit allein nicht alles erreichen könne.

Schon in den 30er Jahren verdichtete sich die Erörterung über die Förderung des Kommerzienwesens zu dem Plane der Errichtung geeigneter Niederlagsbauten am Maine. Die von der Ansbachischen Regierung in den 20er Jahren durch kostspielige Bauten in Steft getroffenen Einrichtungen werden jetzt in der Würzburger Hofkammer als „geradezu musterhaft" bezeichnet und dieses kleine rührige Steft erweckte in dem gealterten, auf ein glänzendes Leben zurückblickenden Fürsten Friedrich Karl den Ehrgeiz, im Hochstift Würzburg gleichfalls musterhafte Niederlags- und Krahneneinrichtungen für den Mainhandel zu treffen.

Zuerst trat das dem Domkapitel gehörige Städtchen Ochsenfurt [2])

---

1) Und wohl zum ersten Male seitens der Landesherren in der Handelsgeschichte des hochstiftlichen Frankens überhaupt.

2) J. B. Kestler: Beschreibung von Ochsenfurt. 1845.

Den regelmäßigen Meßverkehr von Ochsenfurt nach Frankfurt besorgte ein eigenes Meßschiff, das vor andern Schiffen Vorzüge in Ochsenfurt und in Frankfurt hatte. Neben ihm durfte kein anderer Ochsenfurter Schiffmann 10 Tage vor und 10 Tage nach der Meßzeit in Frankfurt Güter einladen. Seine Anfahrt in

in den Vordergrund des Interesses. Hier wurde bereits gleichzeitig mit der Hebung Stefts — seit Beginn des 18. Jahrhunderts — wenigstens für den Bau einer Schiffsladestätte am Ufer des Maines gewirkt. Dieser Gedanke wurde damals von den Ochsenfurtern 30 Jahre lang verfolgt und von den Mainschiffern, insbesondere von einer der angesehensten Schifferfamilien (Öhninger) unterstützt. Im Jahre 1726 wurde beschlossen, eine Ladestätte auf der linken Mainseite (woselbst die Stadt Ochsenfurt lag) zu bauen, nachdem bisher die Schiffe nur auf der rechten Seite gegenüber der Stadt ihre Ladungen einnehmen konnten. Der Beschluß kam jedoch nicht zur Durchführung. Im Jahre 1731 wurde endlich mit der Anlage einer Schiffsladestelle begonnen.

Die dem Domkapitel und nicht dem Fürstbischof gehörige Stadt Ochsenfurt war jedoch nicht dazu ausersehen, die Handelsstadt des Hochstifts Würzburg zu werden, sondern die an den Straßen Frankfurt-Nürnberg und Würzburg-Bamberg, sowie am Maine, also an dem Knotenpunkte der wichtigsten Verkehrsstraßen gelegene Stadt Kitzingen.

Nach eingehenden Verhandlungen und nach sorgfältiger Prüfung der zahlreichen vorliegenden Projekte, wurde im Jahre 1745 unter der besonderen Protektion und der regsten persönlichen Teilnahme des Fürsten Friedrich Karl der Entschluß zum Bau eines Niederlagshauses und eines Krahnenwerkes in Kitzingen gefaßt.[1])

Im Frühling des Jahres 1746 wurde eine ausführliche mit besonderer Sorgfalt ausgestattete Verordnung über die Einrichtung und Beförderung des Kommerzienwesens in Kitzingen erlassen, neben der Zollermäßigungsverordnung vom Jahre 1737 die erste Verordnung in der bis zum 16. Jahrhundert zurückgehenden Verordnungssammlung

---

Frankfurt war ihm hinter dem Aschaffenburger Meßschiffe angewiesen. Das Privilegium war in den Büchern auf dem Römer zu Frankfurt im Jahre 1654 niedergeschrieben worden. Ochsenfurt besorgte damals auch einen großen Teil des Güterverkehrs für die freie Reichsstadt Rothenburg. Rothenburg hatte im Mittelalter beträchtlichen Handel und Verkehr, und seine Lage an dem Landstraßenzug von Augsburg nach Würzburg, sowie nach Wertheim, Miltenberg, Frankfurt war eine günstige. Es gab damals viele Kaufleute in Rothenburg, die nach Böhmen und Italien handelten. Trotzdem entfaltete sich der Handel in Rothenburg nie in dem Maße wie in so mancher andern freien Reichsstadt, da die ratsfähigen Bürger gewohnt waren, ihre Kapitalien in Landgütern oder Gülten (unaufkündbaren Hypotheken, deren Zinsen in Naturalien bezahlt wurden) anzulegen, weil ihnen nur der Handel mit Naturprodukten, nicht der Warenhandel überhaupt, wie zu Nürnberg erlaubt und Gemeinschaft mit irgend einer auswärtigen Handelsgenossenschaft strenge verboten war. Im 18. Jahrhundert war ohnedies die Blütezeit Rothenburgs vorüber (s. Rothenburg a/T. in alter und neuer Zeit. Ansbach 1873).

1) Die auf dieses Werk bezüglichen, bis in die Detailrechnungen erhaltenen Akten dürften lediglich für den Freund der Kitzinger Lokalgeschichte von Interesse sein.

des Hochstifts, welche einen positiven, auf wirkliche mit Kosten und Opfern verbundene Förderung des Handels bezüglichen Inhalt hatte.

Friedrich Karl erklärt es in dieser Verordnung zunächst für eine Notwendigkeit, zur Förderung und Aufnahme der Kommerzien in seiner Stadt Kitzingen Schritte zu thun.

Vor allem wurde sodann verordnet, daß „noch in diesem Sommer zu besserer Bequemlichkeit der zu Wasser und zu Land kommenden Waren ein Kran samt Wage an der Ladestätte des Maines aufgestellt und ein geräumiges, wasserfreies Niederlagshaus neu aufgebaut werde".

Im Juli des Jahres 1746 heißt es bereits in einer weiteren Verordnung über die Aufnahme des Kommerzienwesens in Kitzingen, daß sowohl Krahnen als Niederlagsgebäude in Kitzingen fertiggestellt seien, und daß „auch ein Gleiches in der fürstlichen Residenzstadt Würzburg, sowohl zur Niederlage als zum Transito wirklich ist veranstaltet worden".

Die Vorarbeiten für die Einrichtungen in Kitzingen waren schon vor Erlaß der Verordnung im Frühjahre 1746 geschehen, sonst hätten dieselben wohl nicht so rasch ausgeführt werden können. Was die Niederlage in Würzburg anlangt, so handelt es sich hier nicht um das spätere große Niederlagswerk, sondern um ein anderes Gebäude, vermutlich um eine provisorische Einrichtung am Maine.

Der weitere Inhalt der für die Geschichte des fränkischen Handels höchst wichtigen Verordnung betraf die Einführung einer regelmäßigen Schiffahrt oder Rangfahrt von Kitzingen bis Frankfurt, Mainz und Köln.

Die zu Kitzingen ankommenden und im Niederlagshause niedergelegten Güter durften nur durch Kitzinger Schiffer zu Wasser thalwärts gebracht werden; allen auswärtigen wurde die Ladung verboten, „es hätten denn dieselben sich vorher mit den Kitzingern verständigt und abgefunden".

Damit dieses Monopol dem Handel nicht gefährlich werde, konnte den Schiffern, falls sie unbillige Frachten verlangten, die Taxe von den hochfürstlichen Beamten jederzeit vorgeschrieben werden. Alle 14 Tage mittags 12 Uhr, vom 11. Juli angefangen, mußte das Geschirr des Rangschiffers (Schiffszug von 6—8 Schiffen), groß oder klein, je nach Bedarf nach Frankfurt, Mainz und dem Rhein abgehen.[1])

---

1) Privilegiert waren die Schiffer Seuffert, Konrad, J. Seelig, Kuntzmann, F. Seelig und Heunisch. Die Rangordnung hatte bei nicht allzulebhaftem Verkehr ihre unbestreitbaren Vorteile. Außerdem mußte der Kaufmann viel länger warten, bis die einzelnen Schiffer, die sich in die ankommenden Waren teilten, eine Ladung voll hatten, oder er mußte den Schiffer mit unvollständiger Ladung fahren lassen und dann auch entsprechend höhere Fracht zahlen.

Während der Meßzeit wurde ein Vorschiff zwölf Tage vor Beginn der Meßzeit abgelassen und 6 Tage darauf das ordentliche Meßschiff und 12 Tage nachher noch ein weiterer Schiffszug. Alle diese Schiffszüge mußten abgehen, ob viele oder wenige Waren vorhanden waren.

Außer der Rangordnung durfte bei 40 Rthlr. Strafe kein Schiffer Waren fortschaffen „namentlich nicht die böhmischen Glaskisten". Nur das ankommende Eilgut, wenn es nur 80—90 Ztr. ausmachte, mußte von dem nächsten Schiffer, der an der Reihe war, fortgebracht werden.

Der Rangschiffer, der an der Reihe war, mußte auch sonst die Ladung, die gesammelt war, stets übernehmen und durfte kein anderes Gut, was ihm irgendwo angeboten war, übernehmen, wenn er nicht einen Ersatzmann stellen konnte und sich die Erlaubnis bei den herrschaftlichen Beamten eingeholt hatte „unter deren Direktion das ganze Werk stand". Kein Rangschiffer durfte länger als 8 Tage in Frankfurt, Mainz oder Köln halten und verbleiben, sondern mußte alsbald zurückfahren, „damit auch die Bergfahrt eine gleiche Beförderung wie Thalfahrt erfahre".

Wenn auf der einen Seite den Kitzinger Schiffern ein Monopol für die Verfrachtung der Güter zu Thal eingeräumt wurde, so wurde anderseits in der Verordnung jedem Kauf- und Fuhrmann vollständige Freiheit bezüglich der Wahl des Schiffers, Spediteurs oder Faktors garantiert. Überhaupt verspricht der Fürst eifrigst darauf zu sehen, daß die Kaufleute zu Wasser und zu Lande „in ihrem nordischen orientalischen oder italienischen Commercio getreulich bedient und gefördert werden". Es solle auch kein auswärtiger Schiffer gehindert werden, sich in Kitzingen bürgerlich niederzulassen, wenn er nur das nötige Geschirr aufweisen könne. Es solle von den Beamten darauf gesehen werden, daß die Waren nicht zu lange liegen bleiben und daß die Proprietärs mit der Fracht nicht überfordert werden, widrigenfalls die Fracht stets amtlich festgesetzt werden solle. Überhaupt behält sich die Regierung eine Kontrolle und ein Aufsichtsrecht über das Kommerzienwesen in der herrschaftlichen Niederlage stets ausdrücklich vor.

Die bemerkenswertesten Stellen in dieser Verordnung sind diejenigen, in welchen von einer direkten Rangfahrt der Mainschiffer nach Frankfurt, Mainz und Köln gesprochen wird. Wohl konnte der sehr mächtige und auch in Mainz sehr einflußreiche Fürst Friedrich Karl ohne lange Verhandlungen eine Exemption seiner Schiffe von dem Mainzer Stapelrecht eine Zeitlang durchsetzen.

In den Verordnungen vom Jahre 1746 wurde auch, wie schon durch die Verordnung vom Jahre 1737 angebahnt war, bestimmt,

„daß an allen Würzburgischen Zollstätten für alle Handelsgüter der $^1/_4$-Teil des sonst berechtigsten und bisher gewöhnlichen Zollbetrags erlassen werde, daß ferner für diejenigen Waren, welche von oder zu der Kitzinger Niederlage per Achse oder zu Schiff kommen, der $^1/_3$-Teil des Zolles nachgelassen werde."

Für die nächste Zeit nach der Einrichtung der Kitzinger Handelsniederlage ist vor allem zu berücksichtigen, daß Friedrich Karl von Schönborn, der mächtige eifrigste und energische Förderer des Kitzinger Handels alsbald darauf starb.

Doch war das Interesse an der Handelspolitik einmal geweckt, und da das eigentliche Zeitalter der Aufklärungs- und Wohlfahrtspolitik erst herannahte, so stand zu erwarten, daß die handelspolitische Regierungsthätigkeit noch manche Blüte zeitigen werde.

Sehr viele Güter kamen von Suhl, Schmalkalden und ganz Sachsen, ferner aus Böhmen über Bamberg nach Schweinfurt ans Wasser und wurden von da namentlich auch nach Frankfurt gebracht. Durch die mißlichen Zustände in Franken „wegen der vielen und hohen Zölle und der schlechten Landstraßen" wurden diese Güter vielfach durch den sog. Birkenhayn über Fulda nach Frankfurt gebracht. Es handelt sich deshalb zu Ende der 40er Jahre um die Frage, ob auch den Schweinfurter Gütern, ähnlich wie den Bambergern, ein Zollnachlaß gewährt werden solle. Es wurde zunächst eine Untersuchung darüber angestellt, ob die sächsischen Güter „eadem facilitate et eisdem sumptibus" zu Land durch den Birkenhayn über Fulda nach Frankfurt gehen könnten, d. h. also mit Umgehung des Hochstifts Würzburg. Wenn dies nicht möglich sei, sollte kein Zollnachlaß gewährt werden.

Dieses Gutachten ist bezeichnend für die herrschenden Ansichten. Ohne Rücksicht auf den direkten eignen Vorteil des Landes oder einer bestimmten Niederlage konnte man sich doch noch nicht recht zu Zollermäßigungen entschließen. Der Viertelzollnachlaß für alle Handelsgüter, der von Friedrich Karl eingeführt worden war, bezeichnete die einzige Abweichung von diesem Grundsatz.

Für die Stadt Würzburg wird der Bau eines neuen großen Wag- oder Niederlagshauses zunächst noch nicht durchgeführt, wenn auch in Aussicht genommen. 1) Die Regierung will erst die Wirkung der neuen Wagordnung abwarten, derzufolge ja alle Güter im Wag- oder Kaufhause hinterlegt werden mußten. Dem Pächter der Wage wird verboten mit Waren, die auf die Wage gehörten, freien Handel

---

1) Das alte Waghaus befand sich beim Markte, also in der Stadt selbst und nicht am Maine.

zu treiben, „man wolle einmal die Probe machen" heißt es in einem Hofkammerprotokoll „ob fremde Kaufleute und Schiffer, welche ihre Waren in Würzburg niederlegen und feilhalten müssen, auch Geschäfte machen, ob die Stadt Würzburg für den Handel geeignet sei."

Dann erst gedenkt man schon jetzt auch in der Stadt Würzburg ein großes Niederlagshaus zu errichten, wie ein solches zu Kitzingen eingerichtet worden war.

Dagegen wurde, wie in einem Straßenbaukommissionsprotokoll erzählt wird, im Jahre 1751 von einer Reihe Würzburger Schiffer nunmehr für die Stadt Würzburg eine wöchentliche Ordinari Fahrt „in Compagnie" nach Mainz und Frankfurt eingerichtet, so daß der Abgang der einzelnen Schiffszüge auf Tag und Stunde genau festgestellt war. Auch Bamberg folgte nach mit der Errichtung der regelmäßigen Schiffahrt bis Würzburg, woselbst die Schiffahrt an die Würzburger Touren Anschluß hatte. Der Zentner Gut kostete von Würzburg bis Mainz bei dieser Einrichtung 45 kr., bis Frankfurt 32 kr., das zollfreie Gut 30 bez. 20 kr.[1])

Auch in Ochsenfurt kam das Kommerzienwesen nach dem Jahre 1746 zur rascheren Beförderung. Im Jahre 1748 wurde zunächst die dortige Schiffsladestelle bis gegen die Mainmühle vergrößert, auch erkannte jetzt der Rat, welcher Vorteil es für die Stadt sei, wenn der Handel und die Schiffahrt noch mehr Aufschwung bekämen, fand aber noch in den hohen Zollsätzen eine Beschränkung und bat während des Interregnums im Jahre 1749 das Domkapitel um dieselbe Zollvergünstigung, welche auch die Nachbarorte Marktbreit, Marktsteft und Kitzingen genössen, welche Plätze zusehends aufblüten; auch wolle die Stadt noch mehr als bereits geschehen, für zweckmäßigere Einrichtung der Ladstätte thun. Es sei doch hier unleugbar der passendste Platz zur Niederlage der Handelsgüter für das Ansbachische, Nürnbergische und Rothenburgische Gebiet, für Bayern und Schwaben.

Bezüglich des Platzes Breit erfahren wir in einem Hofkammerprotokoll (d. J. 1765), daß auch dort eine Niederlage im Laufe des 18. Jahrhunderts errichtet bezw. vergrößert worden sei.[2])

Dieselbe war im Gegensatz zur Kitzinger Niederlage Sache der

---

1) Auch Quetsch a. a. O. erwähnt die damalige regelmäßige Schiffahrt von Mainz nach Steft, Kitzingen und Würzburg und bemerkt hierzu, daß diese Schiffer laut einer kurfürstlichen Verordnung im Mainzischen nicht mehr als 2 Schiffe im Hafen zu Mainz beladen haben durften und daß das Schiff ohne Lichter zu Berg zu fahren gehalten war. Unter diesen Bedingungen scheint also die Ausnahmestellung von dem Mainzer Umschlagsrecht gewährt worden zu sein.

2) Nach Plochmann wurde schon 1675 mit der Einrichtung der Breiter Niederlage begonnen.

Stadt, die fürstl. Schwarzenbergische Regierung nahm keinen Anteil daran und ihre Rentkammer bezog keine Wag- und Krahnengebühren.

Im Jahre 1754 wurde in Marktbreit eine von einem Schlosser gefertigte Schnellwage angeschafft und ein Häuschen auf 4 Rädern darüber errichtet.

Nach der Einrichtung der Niederlagen wäre eine gründliche Revision der Zollrolle, d. h. des dem ganzen Binnenzollwesen zu Grunde liegenden Zolltarifs am Platze gewesen, eine Ausscheidung derjenigen Artikel, deren Eigen- und Speditionshandel man besonders begünstigen wollte und eine Detarifierung der für die heimische Industrie und Volkswirtschaft notwendigen Waren.

In dieser Beziehung ist im Hochstift Würzburg nicht viel erreicht worden. Bei den Verhandlungen wurde vor Allem ins Auge gefaßt die allgemeinere Einführung des Wertzolles an Stelle des Gewichtszolles, doch wurde seitens der Beamten geltend gemacht, daß die Schwierigkeiten, die verpakten Waren auf Art und Wert richtig zu prüfen, zu groß seien und daß es auch unmöglich sei, die Ausstellung richtiger Frachtbriefe zu erzwingen bezw. zu kontrollieren.

Das Ergebnis der langwierigen Verhandlungen und Erörterungen[1]) war die neue hochfürstliche Würzburgische Zollrolle v. J. 1750, an welcher von Reform sehr wenig zu bemerken war.

Eine vollständige Beseitigung der Binnenzölle oder wenigstens eine systematische Tarifierung der Waren kam nicht zu stande, ein diesbezüglicher Vorschlag würde bei den herrschenden Ansichten für nicht diskutabel gehalten worden sein.

Auch in dieser Beziehung war das Ansbachische Territorium dem Würzburgischen späterhin voraus,[2]) nachdem im Jahre 1759 für Ans-

---

1) Der Fürstbischof Karl Philipp zeigte persönlich ein reges Interesse an diesen Reformen: Er billigte ausdrücklich alle Maßregeln, welche eine größere Raschheit im Gütertransport beförderten, die Zusammenlegung der Zollstätten, einmalige Visitation der Güter 2c. Er meinte überhaupt, daß man durch solche Reformen am besten den Güterzug in das Land leite und nach Kitzingen. Die Gefahr des Unterschleifes an Zöllen sei bei einer freieren Handelspolitik zwar größer, allein das Interesse des Fiskus könne nicht allein maßgebend sein, und Unterschleife ließen sich doch nie „per certitudinem physicam" hintanhalten.

2) Hierfür kommt in erster Linie die neue Zollordnung vom 31. Januar 1759 in Betracht. In derselben wird festgesetzt, „daß alle ein- und durch das Land bringende Waren den Hauptzoll nur einmal geben, sofern solche nicht eine Zeitlang abgestoßen und auf eine andere Achse gebracht wurden oder in andere Hände kommen; und zwar sollen die durchpassierenden Fuhr- und andere Leut auf denen ordentlichen Heer-, Land- und Kommerzialstraßen bleiben, weil aber viele davon abweichen und in fraudem des Zolls Nebenwege suchen, so sind die Wehrzölle eingerichtet und also in effectu keine neue Zollstätte, wie einige vorgegeben, weil derjenige, der auf den Hauptstraßen bleibt und den Zoll

bach eine neue Zollordnung eingeführt worden war. An dieser Zollordnung ist vor Allem s e h r bemerkenswert der bei den fränkischen Territorien wohl einzig dastehende Versuch, in dem kleinen offenen Territorium ein gewisses handelspolitisches System einzuführen, den Zoll im wesentlichen an die Grenze zu verlegen und die einheimische Industrie durch das Zollwesen zu begünstigen.

Hier scheint auch die Durchführung eine der Absicht entsprechende gewesen zu sein. Denn noch späterhin wird in der Würzburger Hofkammer auf das ansbachische, für die dortigen eigenen Unterthanen so zweckmäßige und milde Zollsystem hingewiesen und mitgeteilt, es werde in Brandenburg-Ansbach an Zoll nur erhoben:

10 kr. 1 Pfg. von 1 Eimer Branntwein,
5 „ 1 „ „ 1 „ gemeinen Wein,
5 „ 1 „ „ 1 Ztr. Zucker, Rosinen und dergl.,
5 „ 1 „ „ 1 „ Brenn- und Baumöl,
10 „ 1 „ „ 1 „ Schmalz und dergl.,
45 „ 1 „ „ 1 „ Feder und Bettwerk und dergl.,

---

an denen Zollstätten entrichtet, auf den Wehrzollstätten allemal frei ist, auch überhaupt im ganzen Fürstentum unterhalb des Gebirgs der Hauptzoll nur einmal genommen wird." Ferner wird bekannt gegeben, daß der Zoll auf der zunächst betretenen Zollstatt entrichtet werden muß; dann: „die bei der ersten Zollstatt erhaltende Zoll- oder Adlerzettel müssen auf allen nachfolgenden Zollstätten vorgezeigt, signiert und auf der letzten Zollstatt abgelegt werden." — —

„— — Wer von der erst vorliegenden Zollstatt abweicht, ohne den Zoll zu entrichten, ist als ein Defraudant, von jedem unterschlagenen Kreuzer Zoll, einen Reichsthaler Straf zu erlegen schuldig, deswegen sich an den Fuhrmann und dessen Pferd zu halten ist."

„— — Auf einen Güterwagen sollen nicht mehr als 40 bis höchstens 48 Zentner Gut geladen und von den Zöllnern die Frachtbriefe und Ladezettel genau eingesehen, auch visitieret werden, ob unterwegs keine neuen Güter zugeladen und der Zoll davon nicht entrichtet worden."

„— — Diesseitige Unterthanen bleiben von ihren selbst erbauten Getreid, ingleichen was sie zu ihrer Haus-Notdurft an Vieh-Fütterung und sonstiger Bedürfnis brauchen gegen Vorzeigung eines amtlichen Attestats frei, hingegen sind alle Sachen, so man zur Treibung der Gewerbe brauchet, zu verzollen, a u s g e n o m m e n d i e r o h e n W a r e n, s o z u d e n F a b r i q u e n g e b r a u c h t, u n d a u s w ä r t s h e r e i n g e f ü h r e t u n d i m L a n d v e r a r b e i t e t w e r d e n, a l s S c h a f -, B a u m - W o l l e, F l a c h s, H a n f, H o r n, r o h e H ä u t u n d F e l l e." (!)

„— — Den wahrhaften Anzeigern von Zolldefraudationen und Schalkungen wird das Drittel der Strafe verwilligt, dagegen sollen falsche Denunzianten Schaden und Unkosten ersetzen."

„— — Über diese Ordnung strikte zu halten, werden alle Ober- und Beamte, Zoll-Kommissarien, Bereuter und Offizianten ernstlich angewiesen, dabei ihnen gleichmäßig befohlen, denen Durchreisenden allen fordersamen guten Willen zu erweisen, die Konservation der Straßen, Brucken und Wege sich eifrig angelegen sein zu lassen und hiezu die Dorfschaften auf ihre Markungen anzuweisen."

3 kr. 1 Pfg. von 1 Ztr. gemeinem Gut,
5 „ 1 „ „ 1 Malter Erbsen, Linsen, Waizen, und dergl.,
4 „ 1 „ „ 1 „ Korn.
3 „ 1 „ „ 1 „ Haber.

Dieser Zoll werde an der Haupt- oder Anzollstätte eingenommen, an den übrigen Zollstätten würden nur die üblichen Weggelder erhoben.

Dieser Zolltarif war vernünftig, er betraf einige Konsumartikel und stellte eine indirekte Steuer für die Bewohner des Territoriums dar. Die Industrie mußte bei diesem Zollsystem ungleich mehr gefördert werden, als bei der Würzburgischen Zollrolle, nach welcher ohne Rücksicht auf Handel und Industrie und ohne jeden volkswirtschaftlichen Gesichtspunkt von allen erdenklichen Artikeln Zoll erhoben wurde und zwar nicht bloß an der Grenze, sondern an allen den zahlreichen Binnenzollstätten.

Bei alledem ist es zu verwundern, daß bei den Verhandlungen über die neue Zollrolle in Würzburg auch noch zahlreiche Stimmen für eine Verschärfung der Zölle eintraten.

Es wurde geltend gemacht, daß andere Territorien noch viel höhere Zölle hätten z. B. die schwäbischen. Im Sächsischen zahle ein Fuhrpferd 36 kr., im Flämischen 30 kr., in Erfurt 15 Groschen auf jeder Zollstation. Noch höher seien die Zölle im Hanauischen, Kölnischen und Westfälischen. Im Hochstift Würzburg komme dagegen bei der üblichen Verzollung nach dem einzelnen Zentner (statt nach dem Fuhrpferd) kaum die Hälfte soviel Zoll auf ein Fuhrpferd als in jenen Territorien.

Die Neupublikation der Zollrolle wäre die passende Gelegenheit gewesen auch bezüglich des Judenleibzolles, der ja in der Zollrolle einen hervorragenden Platz einnahm, fortschrittliche Reformen durchzuführen.

Der Judenzoll hatte der hochstiftlichen Handelspolitik das ganze 18. Jahrhundert hindurch zu schaffen gemacht.[1]) Dabei bekommt man beim Studium der Quellen stets den Eindruck, es handle sich beim Judenzoll nicht bloß um eine willkommene fiskalische Einnahme, sondern um eine schutzzollähnliche Abgabe auf den Handel der Juden, um durch diese Belastung den Handelsgeist des jüdischen Stammes einigermaßen niederzuhalten.

---

1) In der Dekretensammlung (der Würzburger Universitätsbibliothek) findet sich z. B. aus dem Jahre 1745 eine Instruktion bezüglich der Erhebung des Judenzolles, dann aus dem Jahre 1750 infolge überhandnehmenden Wuchers eine ausführliche Judenordnung, welche jedoch nicht den Judenzoll, sondern die Verhältnisse, besonders den Handel der Juden im allgemeinen betraf.

Hänle [1]) ist dagegen der Meinung, daß der Zoll hauptsächlich die Person (oder wohl eigentlich die Konfession) treffen sollte und führt aus: „damit aber das Prinzip des Leibzolles, das Entwürdigende desselben, ja nicht in Vergessenheit komme, wurde 1720 in einem Ausschreiben bei Gelegenheit des Umstandes, daß einzelne fremde Juden am Samstag den Leibzoll deswegen nicht entrichten wollten, weil sie an diesem Tage nicht handelten, eingeschärft, der Zoll betreffe nicht den Handel, sondern die Person des Juden."

Bei der Einführung der neuen Zollordnung wurden sofort „schutzzöllnerische" Wünsche hinsichtlich des Judenzolles laut. Es wurde geltend gemacht, daß im Mainzischen, Fuldischen, Hanauischen und im Ritterschaftlichen Gebiet ein gehender Jude — auch bei einem Gang in ein benachbartes Städtchen — ½ Kopfstück zahle, ein reitender aber noch viel mehr, während im Hochstift ein ausherrischer Jude gegen die Vorzeigung eines Hofkammerzeichens mit 1 Pfennig Zoll abgefertigt werde.

Man will einen höheren Zoll auf die Juden, „damit dieselben vom Lande ausweichen und wenn sie kommen, dem Zollregal wenigstens viel eintragen". Die Erörterungen über diesen Schutzzoll auf die Juden werden mit viel Eifer geführt, „wegen der Wichtigkeit der Sache", und berühren uns oft sehr komisch. Eine Quelle von Gesichtspunkten für unsere modernen Antisemiten, ein noch unbebautes Gebiet: das antisemitische Prinzip auf die Handelspolitik zu übertragen und mit Hilfe von Schutzzöllen, Ausfuhrprämien, Identitätsnachweis rc. die „Judenfrage" zu lösen!

Der Zoll auf die Juden in der neuen Zollrolle blieb jedoch niedrig: 1 Pfennig von einem „reitenden, gehenden und fahrenden Juden", 1 Gulden von einem „toten alten Juden". Später wurde auch ein Zollnachlaß auf „tote Juden" eingeführt [2]) infolge Bittgesuches der Kitzinger Judenschaft, welche über die Herabsetzung dieses Zolles um ½ Gulden erfreut war. Auf dem Judenkirchhof zu Röttelsheim bei Kitzingen war ein Rabbiner, ein Totengräber und ein Zöllner angestellt und wohnhaft, und letzterer hatte „von einem alten Juden, Mann oder Weibsperson, so daselbst begraben wird und über fünfzehn Jahre alt ist, 1 Gulden und von einem Jungen, so unter 15 Jahre alt ist, ½ Gulden als Zoll zu erheben". Bezeichnend bleibt nur, daß diese Abgabe gerade als Zoll erklärt wird, die Juden also wie eine Ware betrachtet wurden.

Nach der Einführung der neuen Zollrolle finden wir eine weitere Aktion im Jahre 1752. Wie in den Hofkammerprotokollen dieses

1) Hänle: „Geschichte der Juden im ehemaligen Fürstentum Ansbach" 1867.

2) Nach J. Beck: „Tractatus de juribus Judäorum" Cap. 15 § 2 wurde dieser Totenzoll nur an einigen Orten Deutschlands erhoben.

Jahres erzählt wird, wurde um diese Zeit seitens Kur-Mainz der Leibzoll für Würzburgische Juden auf 10 Kreuzer pro Tag erhöht. Es wurden nun von der Würzburger Regierung Retorsionszölle auf die Kurmainzischen im Würzburger Lande handeltreibenden Juden verlangt.

Einige zu Protokoll Vernommene erklärten, durch solche Retorsionen bekomme man eine Schraube ohne Ende; Mainz werde dann auf 20 kr. steigen und die Geschädigten seien die Juden. Die Regierung ordnete über diese Frage eine Enquête bei allen Ämtern an. Des weiteren wurde von Kur-Mainz nicht mehr wie bisher der Judenleibzoll in Bestand gegeben, sondern von jedem einzelnen Würzburger Juden, wo immer er sich auf Mainzischem Gebiete befand, 10 kr. pro Tag abverlangt.

Die Würzburger Regierung will auch in dieser Beziehung Retorsionen üben. Die Judenschaft macht aber geltend, daß die handeltreibenden Juden durch diese Streitigkeiten sehr geschädigt würden, nachdem das Mainzische Gebiet bei dem Besuch der Frankfurter Messe nicht umgangen werden könne. Und nur um den Transitus durch die Mainzischen Lande handle es sich, nicht auch um eine Handelsschaft auf Mainzischem Gebiete. Denn die Würzburgischen Juden durften auch bei einer Abgabe von 10 kr. täglich im Mainzischen keinen Handel treiben, sondern zahlten diese Abgabe nur für den Aufenthalt.

Im Jahre 1756 wurde eine Verordnung über den Judenleibzoll erlassen, in welcher besonders die bestehenden Zollunterschleife geahndet werden und bei exemplarischer Strafe befohlen wird, „daß kein einziger ausherrischer oder ritterschaftlicher Schutzjude ohne gedrucktes und von der hochfürstlich-würzburgischen Hofkammer der ritterschaftlichen Judenschaft in Franken erteiltes Leibzollzeichen mehr passieret.“

Soviel über den Judenleibzoll im Würzburgischen Territorium. In anderen fränkischen Gegenden waren die Verordnungen nicht anders oder noch schärfer.[1])

---

1) Für die Verhältnisse im brandenburgischen Franken enthält Material die mehr erwähnte Verordnungsammlung (Real-Index ꝛc.) unter dem Kapitel „Juden“. Eine dieser Verordnungen vom 12. März 1712 besagt:

„Zoll von der Juden Leiber betreffend, die geordnete 15 kr. Leibzoll sollen von einem jeden fremden und nicht in dies herrschaftlichen Schutz sitzenden Juden alle 24 Stund strictissime behauptet, und in die erteilende Zollzettel die Stunde der Erlegung exprimiret werden.“

Später heißt es (in der Zollordnung vom Jahre 1759).

„Fremde Juden, die nicht im Schutz stehen, müssen alle 24 Stund den Leibzoll vor sich und ihr Pferd bezahlen und zwar auch am Sabbath, deswegen die Stunde des gelösten Zollzettels in solchem deutlich zu notieren ist, und solle deswegen ohne hochfürstl. Kammerzeichen keiner frei passieren, wenn hingegen ein solcher nur

Geleitsrecht, Zoll- und Niederlagswesen waren die hauptsächlichsten Gebiete auf denen die beginnende Reformpolitik eines regeren Zeitalters wirksam war. Von sonstigen Gegenständen des Kommerzienwesens und der Reformen auf dem Gebiete der Handelspolitik ist noch hervorzuheben die Einsetzung[1]) einer ständigen Kommerzienkommission im Hochstift Würzburg, als deren Aufgabe bezeichnet wird: „Das Kommerzienwesen zu fördern, speziell die Transportierung der Güter nach Kitzingen und nicht nach Steft." Der Fürst Friedrich Karl erklärte der Kommission „je weniger in voriger Zeit in Sachen des Kommerzienwesens geschehen ist, um so bedachtsamer jetzt darauf zu denken, erfordert die allgemeine Wohlfahrt".

Die Kommerzienkommission bestand bis gegen Ende des Jahrhunderts, spielt in der kommerziellen Wohlfahrtspolitik eine wichtige Rolle, und ihre Konferenzen und Enquêten bilden den weitaus brauchbarsten Bestandteil des Aktenmaterials. Von Wichtigkeit ist ferner, daß für Würzburg und Kitzingen auch ein ordentliches Wechselrecht ausgearbeitet wurde, wobei namentlich geprüft werden sollte, ob das onolzbachische oder sonst ein anderes von den vielen im römischen Reiche gebräuchlichen Rechten zur Einführung passe, da Gleichmäßigkeit in solchen Dingen ein Vorzug sei. Die Akten über die neue Würzburgische Wechselordnung (1746) dann über handel- und konkursrechtliche Reformen sind jedoch in erster Linie vom rechtsgeschichtlichen Gesichtspunkte aus zu betrachten und berühren die Handelsgeschichte nur mittelbar.

Die 1669 gegründete Korporation der Würzburger Handels-Innung „die Handlungskompagnie zu Pferd"[2]) wird

---

zu Hochzeiten, Beschneidungen, Begräbnissen rc. ohne Handelschaft ins Land kommet und 8 Tage darinnen verbleibet, so ist er nur den ersten und letzten Tag zu zahlen schuldig.

Würde ein Fremder sich vor einen diesseitigen ausgeben, oder ein hiesiger den Fremden durchhelfen, so soll dieser mit dem Staubbesen bestraft, jener aber des Schutzes verlustig sein."

Über die Juden hinsichtlich des Handels in den einzelnen europäischen Ländern und besonders auch in den deutschen Staaten im 18. Jahrh. s. Näheres bei Ludovici a. a. O. (Art. Juden.)

1) Die Hofkammer bittet im Jahre 1751 gelegentlich der Verhandlungen über das große Main-Donau-Chausseeprojekt Würzburg-Günzburg den Fürsten, er möge jetzt „nachdem voraussichtlich das Kommerzienwesen immer mehr in den Vordergrund treten werde, die Hofkammer aber mit so vielerlei Geschäften belastet sei, eine eigene Kommerzienkommission aus gelehrten Hofkammer- und anderen Räten wie nicht minder auch aus Handels- und anderen Merkantilverständigen errichten."

2) Material für eine nähere Darstellung dieser Handlungs-Innung findet sich in den Akten derselben, welche in dem Archiv der unterfränkischen Handels-

gleichfalls dem allgemeinen Verbesserungstrieb auf kommerziellem Gebiete unterworfen.

kammer aufbewahrt werden (Begründungsurkunden, Protokollbücher, Rechnungen, Prüfungsprotokolle 2c.). Die Begründungsurkunden der Würzburger Handelsinnung sind aus den Jahren 1699, 1709 und 1742. Die Handelsordnung des Fürsten Johann Philipp vom Jahre 1699 erwähnt einleitend die zahlreichen Mißbräuche, welche sich in der Handlung eingeschlichen hätten dadurch, daß viele, die Profession ausüben, ohne sie gründlich erlernt zu haben, u. a. m.

„Damit nun künftig hin die Würzburger Handelsschaft zu besserem Flor gelange und die Kaufleute in beständiger guter Einigkeit miteinander leben, sollen dieselben mit einer Satz- und Ordnung versehen und privilegiert werden; und zwar sollen:

1. sämtliche Seiden-, Wollen-, Leinwand-, Spezerei-, Tuch- Posamentierwaren- und andere Händler der Stadt Würzburg in comunione und in einem unzertrennlichen corpore zu ewigen Zeiten sein und verbleiben, und damit diese ihre aufgerichtete Union um so beständiger sei, sollen
2. aus diesem corpore 20 Personen zu Vorstehern der Handlung nach Größe der Profession gewählt werden zur Ausmachung der in der Handelschaft so oft vorkommenden Streitigkeiten, dabei aber keine Jurisdiktion, Bestrafung, oder was sonst in die Zivil-, Kriminal- und Polizeisach einlaufet, angemaßet werden.
3. Aus den 20 Vorstehern sollen wieder 5 ausgewählt werden, welche auf die Einhaltung der Mandata, sowie auch auf die Einhaltung dieser Handlungsordnung selbst und namentlich auch darauf sehen sollen, daß im Warenhandel ein billiger Preis durchgehends observieret und niemand übernommen werde.
4. Es darf zu ewigen Zeiten keiner in die Versammlung aufgenommen werden, er habe denn zuvor bei einem ehrlichen Handelsmanne zu Würzburg oder auswärts seine Lehrjahre wenigstens fünf Jahre lang erfüllt und außerdem zu seiner Vervollkommnung noch drei Jahre serviert.
5. Die Söhne ansässiger Kaufleute genießen vor den extraneis wie billig und auch andern Orts herkömmlich den Vorzug, die Handlung bei ihren Eltern erlernen zu dürfen und sind frei von dem Zwang der Lehr- und Servierjahre, dürfen aber vor dem 20. Jahre von keinem fremden Prinzipal aufgenommen werden.

Als Beschwerdeinstanz gegen Entscheidungen der Handlungsvorsteher wird der geheime Rat und Kanzler hingestellt, der als Oberrichter gilt; außerdem sind sämtliche Verwaltungsbeamte angewiesen, die Privilegien der Handelsinnung zu schützen und alle notwendige Hilfe zu Teil werden zu lassen."

Der Fürst hatte selbst eine baldige Ergänzung dieser Handlungsordnung in Aussicht gestellt und erließ im Jahre 1709 eine diesbezügliche Verordnung. Hiernach mußte jeder in die Korporation Aufgenommene von nun an ein gewisses Einlagegeld in die gemeinschaftliche Kasse der Innung im Verhältnis zu seiner Handlung bezahlen. Die Hälfte dieses Betrags bekam der Kanzler als Oberrichter, die andere Hälfte die Innung.

Einige weitere Bestimmungen betreffend die Lehrjungen, die Strafen und die Innungszusammenkünfte sind ohne besonderes Interesse. Wichtiger war, daß

Es werden ohne Verbindung mit der Kommerzienkommission neue Handlungsvorsteher mit Sekretären in Würzburg und Kitzingen eingesetzt, auch kam es in den Jahren 1742, dann 1750 und 51 zu Verordnungen bezüglich der Handels-Innung selbst, und wurde dadurch die alte Handlungsordnung aus den Jahren 1704 und 1709 und die Inkorporationsurkunde vom Jahre 1699 in einigen Punkten alteriert.

Veraltet war die ganze Organisation der Kaufmannschaft und es wäre auch hier eine gründliche Reform am Platze gewesen. Allein dazu kam es nicht, man bemerkte vielmehr, daß diese Handlungsord-

---

nunmehr jeder in die Innung Eintretende durch einen Eid auf die Handlungsordnung seinen Gehorsam beschwören mußte. Die Organisation verblieb: Der Kanzler oder Oberrichter, die fünf ausgewählten Vorsteher, die zwanzig Vorsteher und das Plenum.

Während bisher nicht jeder Kaufmann Mitglied der Innung sein mußte, wird jetzt, „da sonst eine ordentliche Polizei nicht möglich ist", jeder gezwungen, der Innung beizutreten, außerdem wird sein Laden geschlossen; letzteres gilt auch für den, der aus der Innung ausgeschlossen wurde, ein solcher kann ebenso wie ein Bankerotteur ohne fürstliches Spezialdekret nicht wieder handlungsfähig werden. Außer der Meßzeit darf niemand in offenen Buden verkaufen, ebenso ist das Hausieren verboten und darf die Innung die Hausierer arretieren und deren Waren konfiszieren. Speziell bezüglich der Meißner und Reichenbacher Tuchhändler, denen der Handel in Mainz, Bamberg und Schweinfurt verboten war, und die sehr viel geringe Tücher ins Würzburgische einführten, wird befohlen, daß diese Händler zwar während der Meßzeit verkaufen dürfen, aber nur solches Tuch, welches „gerechtes Kaufmannsgut, recht im Gebänd und Fäden, zur Nadel bereitet, weder in der Länge noch in der Breite gereckt und gestreckt, besichtigt, gestempelt und gesiegelt ist, davon die Elle über 6 bis 9 gute Batzen wert ist". Spezielle Regeln werden auch für die Händler mit Weißzeug, Zitronen und Pommeranzen aufgestellt.

Namentlich soll aber keiner bei Strafe „sich gelüsten lassen", einem anderen seine Kundschaft abzuspannen und die Kunden selbst aufzusuchen, sondern jeder soll in seinem Laden hübsch abwarten, ob einer zu ihm kommen mag.

Infolge vieler nachteiliger Mißbräuche und Zuwiderhandlungen gegen die Handlungsordnung wird die letztere im Jahre 1742 erneuert. Die Söhne ansässiger Handelsleute sind darin nicht mehr so privilegiert, an Stelle des Oberrichters tritt ein Schiedsgericht aus Handlungsmitgliedern. Verordnungen vom Jahre 1750 und 1751 regeln Kompetenzstreitigkeiten einzelner Branchen.

Die Handelsinnung paradierte natürlich auch bei den militärischen Bürgerkorps und zwar als „Handlungskompagnie zu Pferdt". Zu Beginn des 19. Jahrhunderts wird aber geklagt, daß die jüngere Generation an den Paraden und Aufzügen gar keine Freude mehr habe. Der Stadtrat dekretiert deshalb, daß die Kaufleute auch ohne Uniform, aber in anständigen Kleidern und mit Degen und Stiefeln marschiren dürfen, daß aber das Fernbleiben strengstens geahndet wird. Die Handlungskompagnie hatte einen Oberst, einen Rittmeister, einen Ober- und Unterlieutenant, einen Cornet und Wachtmeister. Oberst der Handlungskompagnie war zu Beginn des 19. Jahrhunderts der Freiherr von Würtzburg, dessen Geschlecht sich auch heute noch durch reges Interesse an der Entwickelung des Würzburgischen Handels auszeichnet.

nung wieder strenger eingehalten werden müsse, es sei künftig nicht mehr zu gestatten, daß jemand eine Handlung betreibe, der dieselbe nicht ordentlich gelernt habe, auch müsse das oberste Regulativ bezüglich des Handels- und Gewerbestandes stets dem Fürsten gewahrt bleiben, da es sich von selbst verstehe, daß der gnädigste Landesherr den Handelsstand zu mindern und zu mehren nach höchstem Belieben jederzeit die freie Hand haben müsse.[1])

Wie wenig Selbständigkeit die Handelsinnung jetzt noch hatte gegenüber den Fürsten des Aufklärungszeitalters, das beweisen die Monopolbestrebungen einiger, bei dem Fürsten besonders beliebter Kaufleute; so bittet der Kitzinger Großhändler und Kommerzienrat Wahler den Fürsten ganz unterthänigst, „durch hochfürstlichen gnädigsten Befehl gnädigst anordnen zu wollen, daß ihm keiner in dem Geschäft einen Eingriff thue und alle Schiffleute an ihn angewiesen werden, so daß das Direktorium des ganzen Handelsverkehrs lebenslang bei ihm verbleibe und sein Deszendent es nach ihm erhalte; denn wenn es anders traktieret wird, werden immer im Handel entsetzliche Konfussionen sich zeigen, die ich Weitläufigkeit halber umgehe, die Zeit wird dies ja genug verifizieren."

Die von ambulanten auswärtigen Händlern besuchten kleinen

1) Den auf Reform der Handelsordnung und überhaupt freierer Organisation des Handels und Gewerbes gerichteten Bestrebungen gegenüber stellte Friedrich Karl seine Ansicht in folgendem fest: „Es ist vor allem darauf zu sehen, daß die Nahrung nicht zu viel geschwächt werde und einer dem anderen beschwerlich falle, ebenso verhütet werde, daß nicht zu unbilliger Eigennützigkeit und unmäßiger Gewinnsucht die Zahl der Kaufleute und Handwerker gar zu sehr eingeschränkt und das gemeine Wesen dadurch dergestalten beschädigt werde, daß man schlechte Waren und liederliche Arbeiten teurer als anderweitig die guten bezahlen müsse, weil man aus Abgang der besseren solche zu nehmen genötigt ist und mancher sie von anderwärts zu beziehen gewogen werde. Die Ursach zu Vermeidung der allzu genauen Einschränkung wird bei denjenigen Handwerkern für noch stärker erachtet, deren Arbeiten an anderen Orten zum Verkaufe gesandt werden und die gleichsam in eine Kaufmannschaft mit einschlagen. Es hat sich gar nicht selten ereignet, daß auch Söhne von allhiesigen Bürgern, welche ihr Handwerk und Profession wohl und besser als andere dahiesigen Meister in auswärtigen Orten erlernt haben, solche allhier zu treiben unter dem Vorwande der schon erfüllten Meisterzahl gehindert und also aus ihrem Vaterlande mit betrüblicher Härtigkeit gleichsam ausgewiesen werden, wohingegen bei ihrer Annahme es dennoch auch den anderen an ihrer erklecklichen Nahrung nicht mangeln würde, wenn nur Fleiß und Geschicklichkeit bei ihnen nicht fehlet. Die Faulheit und Ungeschicklichkeit jedoch mit Nachteil des gemeinen Wesens und mit Kränkung fleißiger und tüchtiger Leute zu schützen und den Landesherrn selbst von erträglichen Unterthanen zu berauben kann nicht ratsam sein und ist auch in den Ländern, wo das Gewerb und die Handelschaft am mehrsten florieret eine ganz andere Weise beobachtet worden."

fränkischen Messen, besonders die von Würzburg,[1]) Bamberg, Schweinfurt, Königshofen a./T. und andere trugen viel dazu bei, daß der

1) In Würzburg bestanden folgende Jahres-Messen:

1. Die Kiliani-Messe, welche am 9. Juli begann und am 27. Juli sich endigte;

2. Die Allerheiligen-Messe, Anfang den 2. und Ende den 24. November.

3. Die Mitfasten-Messe, Montags nach dem Sonntag Okuli anhebend und Mittwochs vor dem Palmsonntag schließend (Scharold: Würzburg und seine Umgebung).

Unter diesen drei Jahrmessen war in alter Zeit die Kiliani-Messe die am meisten besuchte. Der Magistrat pflegte sie acht Tage „auszuschreien" und traf stets gewisse Vorsichtsmaßregeln für die öffentliche Sicherheit. Am Tage vor Kiliani mußten vor jedem Hause auf die Gasse einige gefüllte Wasserkufen oder Butten gestellt und bis zu Ende der Messe stehen gelassen werden, um bei entstehendem Brande schnell löschen zu können. Kein unbekannter oder verdächtiger Fremder durfte beherbergt werden. In allen Distrikten der Stadt wurden die Bürgerwachen verdoppelt und jeder Bürger ward angewiesen, seine Wehren für den möglichen Fall eines Volksauflaufes bereit zu halten. Zur Nachtwache im „Grünbaum" wurden 30 Mann nebst 1 Ratsherrn und 1 Viertelmeister beordert. Manche der vielen Thore wurden ganz geschlossen, um die Aufsicht auf die Menge zu vereinfachen, welche herbeiströmte, um dem Kiliansfeste und dem drei Tage andauernden Kilianstanze beizuwohnen, den der Adel, meist die jungen Domherren ꝛc. im Grünbaum und das „gemeine" Volk von Stadt und Land im sogenannten Rückermaingebäude aufführten. Der letzterwähnte Tanz, zu welchem das ehemalige Ritterstift zu St. Burkardt den Wein um ein Spottgeld verzapfen zu lassen verbunden war, kam erst zu Anfang des neunzehnten Jahrhunderts außer Übung. Eine andere Gewohnheit bei der Kilianimesse bestand darin, daß dieselbe durch ein fürstbischofliches Patent am Vorabend des St. Kiliansfestes öffentlich und mittels Anschlags an die Stadtthore verkündet wurde. Während des leidvollen Schwedenkrieges erlosch dieselbe. Fürstbischof Johann Philipp erneuerte sie aber im Jahre 1654 und am 1. Juli Nachmittag wurde das erwähnte Patent durch den damaligen jüngsten Regierungskanzlisten Johann Moser, der einen Schimmel ritt und 3 Stadtknechte zu Begleiter hatte, bei der bischöflichen Kanzlei am Dom, dann bei dem Grünbaum und zuletzt am Sanderthor laut verkündet und von den Stadtknechten an alle äußeren Stadtthore angeheftet. Hierauf ritt der Verkündiger abermals zu dem Grünbaum, wo ihm die Ratsherren tapfer zutranken, und wie das Ratsprotokoll selbst bemerkte „neben vieler böser Münz einen schönen Goldgulden verehrten".

Auch diese Gewohnheit hörte endlich mit der fürstbischöflichen Regierung auf. —

Den Meßbesuchern wurde auch landesherrlicher Schutz, Frieden und sicheres Geleit gewährt. „Von welchem höchsten Schutz aber ausdrücklich alle diejenigen ausgeschlossen werden, welche in des heiligen Römischen Reichs Acht verfallen, denen die Betretung der hiesigen fürstlichen Residenzstadt Würzburg verboten, die gegen Pflicht und Eid ausgetreten, die gegen die kaiserlichen und Reichsverordnungen irrige und verbotene Bücher, auch Läster- und Schmähschriften verkaufen, auch alle Streuner und liederliches Gesindel, welche ohnehin vermöge ergangener Reichs- und Kreisesverordnungen sich der Gutthat allgemeiner Sicherheit nicht zu erfreuen haben."

Handelsstand lange nicht recht selbständig wurde und Mangel an Unternehmungsgeist zeigte.

Ein anderes mit dem Kommerzienwesen in enger Beziehung stehendes Gebiet wäre das Maß- und Gewichts-[1]) und das Münzwesen.

Auch hier müssen wir uns mit einigen Andeutungen begnügen.

Es herrschte in Franken bezüglich des Maßes und des Gewichtes ein großes Durcheinander. Die Versuche Kaiser Karl V., Reformen auf diesem Gebiete durchzuführen, waren nicht von dauernder Wirkung, und so finden wir in jeder deutschen Provinz und fast in jeder deutschen Stadt eine große Verschiedenheit im Maß und Gewicht. Im Fürstentum Ansbach[2]) z. B. gab es 25 verschiedene Ellen, faßt 30 verschiedene trockene und 40 verschiedene flüssige Maße, auch acht verschiedene Arten von Gewicht.

Der in den brandenburgischen Fürstentümern bestehende Münzfuß[3]) war der Konventions- oder 20 Guldenfuß, der aber hinsichtlich des Zahlwerts schon längst im Reich dahin abgeändert war, daß die Mark Silber zu 24 Gulden ausgegeben wurde.

Diese Gulden nannte man gewöhnlich Gulden rheinischer Währung. Im Handel und Wandel wurde alles hiernach, nach Kreuzer, deren 60 auf einen Gulden und nach Pfennigen, deren 4 auf einen Kreuzer gingen, gerechnet.

Die fränkischen Gulden waren um 25 Prozent besser als die rheinische Währung.

Diese fränkischen Gulden waren aber eine bloße Rechnungsmünze, die nicht wirklich existierte.[4]) An groben Sorten kursierten in Franken, Schwaben und am Rhein hauptsächlich französische Laubthaler, deren

---

1) Näheres hierüber s. Schöpf a. a. O. Göß a. a. O. Im Würzburgischen hat sich um die Reform des Maßes und Gewichtes zu Beginn des 19. Jahrhunderts Huberti sehr verdient gemacht.

2) Goeß a. a. O.

3) Hardenberg a. a. O.

4) Der in Franken übliche 24 fl. Fuß war kein besonderer Münzfuß, sondern nur eine Erhöhung des äußeren Wertes der nach dem 20 fl. Fuß geprägten Münzen, so daß also 20 fl. = 24 fl. galten, das 20 kr.-stück = 24 kr., 10 kr. = 12 kr., der Batzen = 5 kr. und 1 fl. = 1 fl. 15 kr.

Die Themata:

„Silber- und Goldsortenpreis"

„Silberpreis wegen Ausmünzen"

„Schillinger und Dreyer Münzung"

„Schillinger Münzungseinhalt"

„Scheidemünzen hier- und außer Land"

„Münzsorten verschiedener Gattung" wie solche an Preis anzunehmen.

„Münzsorten, so gering, und als Schiedsmüntzen-Devalvirung ꝛc."

innerer Wert zwar nur 2 fl. 41—43 kr. war, die aber wegen ihrer Brauchbarkeit im Handel für 2 fl. 45 kr. angenommen wurden.

Die Bestrebungen, so heißt es in einem Hofkammerprotokoll vom Jahre 1751, dem „bisher zerrütteten" Münzwesen eine bessere Ordnung zu geben und speziell die geringhaltigen Münzen und deren „vom Halseschaffung" machen der Kommerzialpolitik viel zu thun.

Viel Mühe machte auch der Würzburger Regierung die gewerbsmäßige Agiotage, wie aus den Hofkammerprotokollen sich ergibt. Dieselbe wurde meist von Ausländern und von Juden betrieben, welche ständig in den Postwägen herumreisten, um die guten neuen Münzen eines Landes zu bekommen gegen schlechtes Geld, namentlich auf dem Lande bei den Bauern.

Auf diese Weise ging, wie in der Hofkammer geklagt wird, das gute Geld stets wieder auf den Postwägen zum Lande hinaus.

Die Verordnung vom 31. Oktober 1740, betreffend die Ausfuhr guter Geldmünzen und ungeprägten Goldes und Silbers, die Verrufe, welche über verschiedene Münzen verhängt wurden, die Warnungen an die Unterthanen, die Rezesse, welche mit dem kaiserlichen Postamte gegen die Ausfuhr von Münzen auf den Postwägen geschlossen wurden, scheinen ebensowenig geholfen zu haben, wie die Maßregel, daß alles Geld auf Postwagen gerade wie Juwelen und andere teure Kaufmannswaren verzollt werden mußte.[1])

„Silberlieferungen von Juden zum Ausmüntzen"
„Batzen und Schillingerdevalvation"
„Geldereinschickung der Landämter wegen Münzabwürdigung"
„Münzdevalvationskundmachung den Unterthanen",
dann die Proben neuer ausländischer Münzen und die Verrufung einzelner ausländischer Münzsorten, die Abrechnung mit den verschiedenen Geldfüßen, dem österreichischen, dem Konventionalfuße ꝛc., alle diese Dinge sind ständige, ungemein häufig wiederkehrende Gegenstände der Hofkammertagesordnung.

1) Eine recht drastische Schilderung der Agiotage und des deutschen Münzwesens überhaupt in der Mitte des 18. Jahrhunderts finden wir in einer Mainzischen Denkschrift des Kaufmanns Andreä in Erfurt, auf welche wir später noch zurückkommen werden, da heißt es:

„Das heilige Römische Reich führet aber alle dergleichen Sorten, nehmlich Gold-, Silber- und Kupfer-Müntze nach unterschiedlichem Valor und nach mehreren Gepräge, wie die häufigen roullirenden Müntzen offenbarlich bezeugen. Ja man hat sogar verschiedene imaginäre Sorten, welche gar nicht in rerum natura exystiren, demnach werden in dergleichen viele Rechnungen geführet, nach welchen sich Kauf- und Handelsleute richten müssen, und die Praxis und Erfahrung zu ihrem Wegeweiser haben, denn auf solchem Fuß handelt die Stadt Hamburg viele Waaren nach dem Pfunde Flämisch, die Stadt Cöllen führet Reichsthaler zu 78 albus, da andere Reichsstädte den Rthlr. auf 90 kr. rechnen, von welchen Thalern ebenso wenig welche geprägt werden, als in einigen Städten theils Meißnische, theils Fränkische Gulden eingeführet, und ebenso wenig als die Rthlr.

Das Postwesen, seine technische Einrichtung, die Verträge mit

---

von 90 kr. anzutreffen sind, andere Länder haben dergleichen ebenfalls in usu und muß sich ein jeder, der dahin Commerce treiben will, ohnumgänglich gefallen lassen, daß er zur Bezahlung derer daher kommenden Waaren einer jeden Nation solches Geld verschaffe, welches in ihrem Lande kann genutzet und ausgegeben werden.

Zu welchem Ende in wohleingerichteten Handelsstädten die reichen Kapitalisten ein Geldnegotium exerciren, durch welches Sie die Besorgnis auf sich nehmen, die benöthigten Gelder in denen entferneſten Ländern auszahlen zu lassen.

So nützlich aber dergleichen Banquiers dem Negotio sind, desto schädlicher sind die heutiges Tages schier in allen Landen sich eingeschlichene und festgesetzte Blut-Igels und Pseudo-Banquieri als offenbare Feinde des Geld-Negotii, welche zwar auch gerne den reitzenden Titul eines Banquiers auf denen Briefen hätten und das fünfte Rad am Wagen abgeben wollen, in der That aber solche Kreaturen sind, als der Charakter eines Empirici bei verständigen Medicis und ein Pfuscher bei denen Handwerkern involviret und dahero billig zu verabscheuen sind: von Niemanden aber besser als von denen Engländern abgeschildert und höchst billig verfolget werden, welche auf den höchsten Gipfel gestiegene, glückselige, kluge und verschmitzte Negotianten nur einerley Meynung hegen, Conferatur die Leidner Zeitung de anno 1746 Nr. 36 sub Suite des Nouvelles de Londres du 26 et 29 avril alwo es heißt:

„aujourd' hui 29me les Chambres ont lu pour la première fois le Bil pour empêcher l'infame Pratique des Agioteurs."

Hier wird das Kind bey seinem rechten Namen genannt. Wollte Gott! daß bey unsern teutschen Parlament zu Regensburg ein solches Bil pour empêcher l'infame Pratique des Kippers und Wippers ebenermaßen seinen Endzweck erreichen und die Verbrecher solcher heilsamen Reichs-Gesetze nach aller Schärfe aufgesuchet und zu gebührender Strafe gezogen werden möchten; Galgen und Rad fürchten sie nicht, weilen hierinnen die härtesten Kriminalisten zu barmherzig erkennen; die Konfiskation des Vermögens aber dürfte dergleichen unbändig Übertreter am allerersten bändigen, wenn nur hie und da wieder einige Exempel statuiret würden. Die vor einigen Jahren durchs ganze Römische Reich erfolgte Devalvation deren Gold- und Silbermüntzen, hatte die herrlichste und beste Absicht, der innere Werth wurde durch verständige Müntz-Wardeins auf das genaueste probiret und auf einen soliden Fuß gesetzet und das gantze Reich würde nach einmal verschmerzten Verlust gewiß und wahrhaftig soulagirt geblieben seyn, wenn nicht die Kipper und Wipper, wie nicht weniger auch unsere teutsche Agioteurs Tag und Nacht daran gearbeitet, wie sie das Geld entweder durch Hinwegschaffung desselben aus dem Lande oder durch den Schmelz-Tiegel unsichtbar machen möchten.

Dannenhero kein Wunder ist, daß in dem Müntz-Mandat benannte Gold-Spezies, als französische Louis d'or, span. Dupplonen, Dukaten, Karl- und Max-d'or immer angenehmer und rarer werden, und nebst denen halben Gulden beynahe wiederum ihren ehemaligen Kurs erreichet haben. Die Städte Augsburg Leipzig, Nürnberg und Frankfurt haben an solche Kipperey den größten Anteil und Vorwurf, wovon ihre eigenen Courszettel selbst Zeugnis geben und weltkundig ist, wie besonders die letztere eigenen Gefallens mit dem Agio derer Gelder schaltet und waltet und jetzo gantz neuerlich zwischen denen alten und neuen albus, propria autoritate und ohne des gesammten Reiches Gutachten einen besonderen und noch nie erhörten agio stipuliret hat."

dem Fürsten Taxis, sowie das Boten- und Fuhrwesen, die Güterbestätterei und Speditionsordnungen, die spezielle Einrichtung der Krahnen und der Lagerhäuser, die Funktionen der herrschaftlichen Bedienten und Beamten in solchen Kommerzialsachen, hinsichtlich der Flußbauten, Reparaturen (Leinritte, Wehre ꝛc.) u. s. w. müssen wir hier übergehen, da deren Darstellung nicht in unserem Plane gelegen ist.

Ebenso haben wir die speziellen auf Herstellung neuer und Verbesserung bestehender Landstraßen gerichteten Bestrebungen und die daran sich knüpfenden Verhandlungen mit anderen Ständen, die ganze Landesverkehrsstraßenpolitik, soweit sie nicht mit einer Handelsgerechtsamen und der allgemeinen Handelspolitik in Beziehung steht, also den gesamten technischen Teil des Straßenwesens aus dieser Darstellung ausgeschieden.[1]) Gleiches gilt von der Industriepolitik, mit deren Darstellung einige Mitteilungen über die gesamte Landesproduktion und den Handel mit Landesprodukten zu verbinden sein würden.

Auch eine ausführliche Darstellung der auf die einzelnen Handelszweige bezüglichen Politik würde uns zu sehr in die Breite führen. Die hauptsächlich in Betracht kommenden Gegenstände sind:

Das herrschaftliche Salzregal in Kissingen und der Salzhandel überhaupt, der Tuchhandel mit der polizeilichen Tuchbeschau und Siegelung, das herrschaftliche Tabaksmonopol, das an zwei Würzburger Pächter (Venino und Hartmann) in Bestand gegeben war, und sich auf das ganze Land erstreckte (Hofkammerprotokoll 1754); der Holzhandel im Zusammenhang mit den ausgedehnten herrschaftlichen Forsten, das Floßwesen, die Ausfuhrpolitik hinsichtlich des Holzes, die Absatzgebiete desselben, der Pulverhandel, der Weinhandel, der bedeutende Viehhandel, die Ordnung und Förderung des Marktwesens, endlich der Getreidehandel und alles, was hierauf Bezug hat.[2])

---

1) Auch in dieser Beziehung wirkte die mehrfach citierte Verordnung vom Jahre 1737 anregend. In dem bis jetzt behandelten Zeitraum spielt besonders das Projekt einer Chaussee von der Donau- (Günzburg) nach dem Maine eine große Rolle.

2) Der Getreidehandel war natürlich bei einem Lande wie Franken von der größten Wichtigkeit und ist dieser Handelszweig fortwährend Gegenstand einer regen und sicherlich allzuregen Regierungsthätigkeit um so mehr, als das „herrschaftliche Fruchtwesen" des Hofes selbst sehr bedeutend war und ein eigenes „Futteramt" und zahlreiche „Fruchtmesser" beschäftigte.

Die wichtigsten Maßregeln waren die Notstandsmaßregeln, mit welchem Begriff jedoch häufig auch andere handelspolitische Anordnungen und Praktiken gedeckt wurden.

In Zeiten der Getreidenot war nämlich das Fürstentum Würzburg ein gesuchter Zufluchtsort, aber nicht immer sehr zugänglich gegen solche von der Not

Das sind die Anläufe, welche bis etwa zum Regierungsantritt Adam Friedrichs (1755) im Hochstift Würzburg gemacht wurden, um nach allen Richtungen die vielen Hindernisse einzuengen, mit denen der Handel zu kämpfen hatte. Schon Friedrich Karl hatte große Pläne.

„Würzburg, Kitzingen, und ebenso Haßfurt von Sachsen her sollen Hauptkommerzialorte werden" — so schreibt der Fürst — „was leicht geschehen kann, weil in Kitzingen der Fluß von Nürnberg her anfanget, Würzburg aber in meditullio des großen mit Grafen, Prälaten, Geistlichkeit und Adeligen reich besetzten Landes liegt, welche alle leichter hierher als weiterhin gehen werden, wenn sie die Waren mit Billigkeit finden, — es gehört aber ohnermüdlich Sorg und beständiger Betrieb dazu, sonderlich aber ist der von uns resolvierte ernstlich zu exequieren".

Diese großen Pläne wurden zwar nicht voll und ganz erreicht. Thatsache ist aber, daß der Speditionshandel von Kitzingen und auch der Eigenhandel dieser Stadt einen bedeutenden Aufschwung nahm, daß Kitzingen seit jener Zeit nicht mehr aufgehört hat eine Rolle im

---

eingegebene handelspolitische Freundschaften. Im Würzburgischen wurde in solchen Zeiten der „Fruchtnotdurfftsteuerung" die Fruchtsperre verhängt, und in solchen Zeiten wurde dann auf die Ausfuhr von Getreide scharf gefahndet, namentlich auch die Wasser-Zöllner genau instruiert kein Getreide ohne Paß und Attestat passieren zu lassen und während dieser Zeit auch nachts im Dienste zu sein.

Daß solche Fruchtsperren eigentlich von Reichswegen verboten waren, darum kümmerte man sich nicht. Der Kreiskonvent stellte lediglich das Ersuchen an Würzburg, die Sperre z. B. gegen Wertheim oder Schweinfurt wieder aufzuheben (1756). Bei besonders großer Not im eigenen Lande wurden Preistaxen für Getreide verordnet, Meß-, Wage- und andern Gebühren und namentlich alle Zölle für eingeführtes Getreide erlassen und auch einmal alles Getreide „von solchen Ständen, vor denen man sich nicht zu fürchten brauche", und welches das Territorium passierte angehalten und den eigenen Unterthanen zum Verkaufe angeboten. Von herrschaftswegen wurde durch einige bevorzugte Schiffsbesitzer und Kaufleute (Öhninger in Würzburg z. B.) auch direkt Getreide aus den Niederlanden importirt. Diese Einfuhr war aber dadurch erschwert, daß die Schiffer im Mainzischen gezwungen waren, ihre Frucht feil zu halten und um 1 fl. oder öfter noch wohlfeiler unter dem dortigen Preis zu verkaufen. Die diplomatische Intervention kam in solchen Fällen meist zu spät. — In solchen Zeiten blühte namentlich auch der Wucher und der Unterschleif. Freipässe bei Fruchtsperren wurden nur ausgestellt, wenn nachgewiesen wurde, daß das Getreide im eigenen Lande nicht mehr angebracht werden konnte. Man verschaffte sich aber ausländische Pässe namentlich von Onolzbachischen Beamten, und auf diese Weise konnte man doch Getreide außer Landes verfahren wenn der Ankauf unbemerkt blieb. Zu bemerken ist übrigens noch, daß die Gerste damals nicht bloß zur Bierbrauerei sondern auch zum Brodbacken sehr viel verwendet wurde.

fränkischen und später im bayerischen Handel zu spielen.[1]) Ebenso rasch kam der Handel der Stadt Würzburg empor.[2])

Bei anderen Städten des Hochstifts, wie z. B. Haßfurt, machte sich viel weniger eine hervorragende Entwickelung bemerkbar.

Die Gründe, warum das Ziel im ersten Anlauf nicht ganz erreicht wurde, sind vor allem darin zu suchen, daß „das Resolvierte nicht ernstlich exequiert wurde" — um die Worte des Fürsten zu gebrauchen — und daß man sich von dem Hergebrachten nicht loszumachen vermochte.

Insbesondere mußte der Umstand zu Mißerfolgen führen, daß die Handelspolitik immer noch oft eine gewaltthätige war, indem man es versäumte, stets das Einverständnis mit den anderen Ständen zu suchen.[3]) Man arbeitete — modern ausgedrückt — mit „autonomem

---

1) Die Bestrebungen Friedrich Karls wurden auch in der zeitgenössischen Litteratur anerkannt. So schreibt Ludovici in seiner Handelsencyklopädie:

„Kitzingen ist eine artige und nahrhafte Stadt in Franken und nach Würzburg die wichtigste und größte Stadt in dem Hochstifte desselben Namens. Man zählt darin gegen 4000 Seelen. Fürstbischof Friedrich Karl aus dem gräfl. Schönbornschen Hause bestimmte Kitzingen 1740 und 42 wegen seiner schicklichen Lage zur Lager- und Handelsstadt, errichtete ein geräumiges Lagerhaus, eine Frachtwaage. Ebenderselbe Fürst gab für die nach und von Kitzingen gehenden Niederlagsgüter alle möglichen Zollerleichterungen, befreite alle in dem Lagerhaus niedergelegten Güter vom Lagergeld und so auch von Krahn-, Waage-, Arbeits- oder Aufladergebühren."

2) So heißt es in einem Straßenbaukommissionsprotokoll v. J. 1751, als es sich um den Wettbewerb der Städte Wertheim und Würzburg beim kaiserlichen Hofe hinsichtlich der Einleitung der Chaussee von Günzburg nach dem Maine handelte, in Wertheim sei zwar Schiffahrt aber kein Lagerhaus, seien keine Faktors und Großkaufleute, dagegen in Würzburg ein Niederlagshaus, viele Kaufleute und Faktors, sowie auch genug eigener „Landesverschleiß". Würzburg habe regelmäßige Schiffahrt mit Holland, das „ganze Kommerz" in das hessische und sächsische Land, Würzburg sei ein Hauptbandelsplatz am Maine.

3) Charakteristisch hiefür, sowie für den mangelhaften Vollzug der Verordnungen und für die Erfolglosigkeit eines einseitigen Vorgehens sind folgende Worte, welche der gealterte Fürst Friedrich Karl mit zitternder Hand an den Rand eines Kommerzienkommissionsprotokolles schrieb:

„Namentlich in jetzigen Zeiten sollte dem publico nichts angelegentlicher sein, als Handel zu treiben, zu vermehren und zu behaupten, wobei man Rücksicht auf das innere und äußere Handelsgewerbe zu nehmen hat. Das Zollwesen hat demgemäß freilich auch hierfür seine Bedeutung, allein man muß dasselbe stets mit den nachbarlichen Maßregeln zusammen betrachten, sonst würde man lediglich verlieren was andere gewinnen und dem Handel nichts geholfen sein. Was würde es in toto helfen, wenn dahier allein der Zoll nachgelassen und anderweitig doch bezahlt werden muß. Das sind lauter glaucomata von unseren hiesigen Kaufleuten, welche, wenn sie fleißig im Spediren und im Beibringen und Vertauschen sind und von hier Waaren auszuführen beflissen sind, und wenn man sorgen wird die

Tarif", und erst der weisen Verwaltungsthätigkeit Adam Friedrichs war es vorbehalten zur „vertragsmäßigen Handelspolitik" überzugehen. Es mag bei diesem Ergebnisse die etwas herrische Natur Friedrich Karls einerseits, das konziliante, weltmännische Wesen Adam Friedrichs anderseits einigermaßen mitgewirkt haben, während die Fürsten Anselm Franz und Karl Philipp in ihren ganz kurzen Regierungszeiten die von Friedrich Karl vorgezeichneten Bahnen im wesentlichen nicht verließen.

Den Interessenten sowohl wie der Regierung kam der Erfolg, die ersehnte Handelsblüte nicht rasch genug.

Viele Kaufleute waren unzufrieden, weil nicht energisch, d. h. gewaltthätig gegen das konkurierende und von der Natur begünstigte Steft vorgegangen wurde. Die „ordinare" Schiffahrt wurde auch nicht von allen Kaufleuten gleichmäßig vorteilhaft empfunden. Kaufleute, welche die 3 fränkischen Messen Mainz, Frankfurt und Bamberg nach einander besuchten, beklagten sich vielmehr, daß die Schiffer nicht mehr nach ihrem Belieben fahren durften und erklärten, daß sie künftig zu Land durch das Hanauische und Fuldische Gebiet nach Bamberg fahren würden.

Ganz unzufrieden mit den Ergebnissen zeigte sich gelegentlich die fiskalische Hofkammer. Dieselbe klagt, sie habe sich durch die Erbauung des Kaufhauses und des Krahnens sowie durch die $1/3$ Zollvergünstigung in die größten Unkosten gestürzt, beschwert sich über der Munizipalstadt Kitzingen Stolz und Übermut, die alles zu ihrem Privatvorteil aufs äußerste treibe und der Hofkammer nur Schaden und Nachteil bringe. Von dem noch fiskalischeren Zollamt wurde in einer Denkschrift nachgewiesen, daß der $1/3$ Zollnachlaß, das große Lagerhaus, Krahnen und Wage gar keinen Effekt bezüglich der „Ergiebigkeit" der Kommerzien er-

---

ohnnötige Aufhaltung an den Zöllen in eine gute Beförderung zu setzen, alsdann sich schon zeigen wird, ob und wie die Handelssachen, welche sich unter der Hand doch gebessert haben, weiter aufzuhelfen seien. Hiezu aber gehört mehrerer und unablässiger Ernst und will Ich mich nach diesen Handels-principiis ad singula auch jederzeit erklären, denn nachdem ich die Regula vorausgesetzt habe, also werden erstlich quaestiones zu stellen und zu jeder Frag deutliche Antwort zu geben, schließlich alles in Exekution zu stellen sein." Der Fürst erinnert dann an das, was er bisher schon angeordnet, er habe vor Jahren befohlen ein allgemeines Zollquart und ein Tertium seinen eigenen Unterthanen nachzulassen, und müsse doch in Folge der Unzuverlässigkeit der Zollbeamten das Widerspiel erleben, er habe ferner befohlen, die Zollaccidentia einzuziehen und es sei noch nicht geschehen, er habe befohlen tüchtige Leute im Zollwesen anzustellen und doch gebe es noch passim untüchtige. Der Fürst schließt sein Kommerzialrezept mit den lateinischen Worten: „Repetantur sive respiciantur solidae et novae regulae aut perficiantur priora."

zielt hätten. Auch der $^1/_4$ Zollnachlaß sei illusorisch und lediglich eine Schmälerung des Fiskus, weil die betreffenden Kaufleute im Bambergischen genau um so viel mehr Zoll zahlen müßten, als sie im Würzburgischen nachgelassen erhielten. Das ganze System sei ein System von Unterschleif, Begünstigung und häßlicher Denunziation. Der Fiskus habe von der Förderung des Kitzinger Handels nur Schaden; wenn ein Kaufmann für 40 Ztr. Gut von Freudenberg bis Kitzingen auf dem Maine 5 fl. 1 Batzen und 25 Pf. zahlte, weil er die $^1/_3$ Zollwohlthat genieße, so bedeute dies einen Ausfall von 2 fl. 36 kr. und 22 Pf. für den Fiskus, denn um so viel würde der Kaufmann an den Zöllen von Freudenberg bis Karlstadt mehr zahlen, wenn er nach Steft oder Breit fahren und dabei nicht die Zollvergünstigung genießen würde. Der Staat bringe also — abgesehen von den großen Aufwänden zur Erbauung des Niederlagshauses &c. in Kitzingen — ein großes fortwährendes Opfer zu Gunsten einiger Kaufleute. Man habe sich eine Verzinsung und Entschädigung erwartet durch einen blühenden Handel in Kitzingen, allein ein solcher sei durch Einrichtungen und Reglements allein nicht zu schaffen, es seien da die natürlichen Vorzüge entscheidend, und diese besäßen entschieden Breit und Steft.

Thatsächlich hatten alle die Städte am Maine durch die handelspolitische Reformbewegung gewonnen und konnten recht gut nebeneinander bestehen, wenn auch die direkt Interessierten bei den einzelnen Maßnahmen oft ein großes Geschrei erhoben und ihren „Ruin" ansagten. Der allgemeine Gang der Entwickelung war ein fortschrittlicher, denn wir müssen in unserem Urteil relativ sein und uns fragen, was konnte unter den gegebenen Verhältnissen, namentlich auch im Hinblick auf die politischen Zustände in Franken in diesen offenen kleineren Territorien durch eine von dem Geiste der Wohlfahrts- und Polizeistaatslehre durchdrungene Politik erreicht werden.

Dazu kommt, daß mit dem Wiedererwachen des kommerziellen Geistes im 18. Jahrhundert alsbald — wie in großen Staaten im großen, so hier im kleinen — eine Gegenbewegung sich geltend machte und eine wirtschafts-politische Partei sich abzweigte, daß weitere Kreise dem Satze von dem alleinseligmachenden Handel sich skeptisch gegenüber stellten und die „Seele des Staats" nicht bloß im Kommercium sondern vor allem in der Industrie und der eigenen Produktion erblickten.

Friedrich Karl selbst hatte bereits mit seinen auf merkantilistischen Ideen begründeten Anschauungen dieser neuen Richtung Vorschub geleistet.

Er unterschied mit besonderer Vorliebe zwischen äußerer und inner-

licher Handlung und hielt diese Unterscheidung für sehr wichtig; das innerliche Commerce habe die Aufgabe, die innerlichen Waren zur Ausführung zu bringen, und dieser Zweig des Handels sei besonders wichtig.

Zu den schon frühzeitig verlangten Reformen auf dem Gebiete des Gewerbes, die nach seiner Ansicht in enger Verbindung mit dem Kommerzialwesen stehen sollten, machte er folgende Bemerkungen:

„Die Hauptbeförderung des Handels und Wandels für ein Land hat darin zu bestehen, daß dessen Notdurft in dem Lande erzielet, folgsam das Geld zu Hause gehalten und circuliert werde, von den Handwerkern aber die Waren hinausgeschickt, also Geld in das Land gebracht werde, des Landes Glückseligkeit in seine Produktion wohl und sorgsam gesetzet, diese aber vielfältig und nützlich an den Mann gebracht werde, womit das quid und das quomodo genau muß eingesehen und fleißig befördert werden, um dem Landmann seines Teils Arbeit und Nahrung zu geben. Man muß ferner mittelst des Zucht- und Arbeitshauses vorgehen und an Tuch, Zeug, Strümpfen, Decken ꝛc. das Land versehen, ebenso das Leinenhandwerk fördern und einheimischen Landflachs selbst nutzen und genießen. Korn-, Vieh-, Pferdemärkte bestens besorgen, durch Salz, Glas, Papier, Schleif-, Walk- und Stampfmühlen item durch Holz und Medizinalwasser, durch Färbereien, Hut-, Lack-, Sattler- und Wollensachen, durch Spezereien und Holzhandel das Geld zirkulieren machen, für Fuhr- und Handarbeit Nahrung schaffen, zu welchem Ziel und Ende eine sorgsame und ohnablässige Überlegung vonnöten ist."

Wie der Fürst, so dachte bald eine ganze, nicht unbedeutende wirtschaftspolitische Partei im Lande. Wie sich diese Ideen, die fränkische Industrie und die darauf gerichtete Politik im 18. Jahrhundert entwickelten, das wird vielleicht in einem speziellen Teile zur Darstellung gelangen.

Oberwasser erhielt die industrielle Strömung erst unter Franz Ludwig von Erthals Regierung, während der zunächstfolgende Fürst Adam Friedrich von Seinsheim eine ganz besondere Vorliebe für das Kommerzien- und Verkehrswesen hatte.

Die Industrie ließ sich eben schwerer aus dem Boden stampfen, als die Handelsinteressen pflegen, hinsichtlich deren es sich nur darum handelte, das Gegebene weiter zu bilden. Darum blieb zunächst der kommerzielle Gesichtspunkt, die Handelspolitik im Vordergrund des allgemeinen Interesses.

Für die weitere Entwickelung der fränkischen Handelspolitik wurde aber der westliche Nachbar Kurmainz nunmehr von größter Bedeutung und spielt in noch viel höherem Grade als früher das ansbachische Steft die Rolle des wichtigsten Fermentes.

III.

Das Kommerzienwesen am Rheine und seine Wiederaufnahme in Mainz um die Mitte des 18. Jahrhunderts (1746—1755).

„Frankfurt ist das Gold= und Silberloch, dadurch aus deutschen Landen fließt, was nur quillt und wächst, gemünzt und geschlagen wird."

Martin Luther (Proben seiner Handelspolitik in Schlözers Briefwechsel H. 40. S. 205.)

Zu dem Maingebiete, dem Objekte unserer Darstellung, gehört außer dem vereinigten Würzburg=Bambergischen Territorium vor allem das Mainzische. Mainz gehörte zwar politisch nicht zum fränkischen Kreise, wohl aber geographisch zu „Franken", namentlich auch durch Aschaffenburg, Miltenberg und dem Anteile an der Grafschaft Rieneck. In der Stadt Mainz ist gerade der wichtigste Punkt des Frankenlandes im natürlichen Sinne, die Mainmündung gegeben. Kurmainz war die natürliche porta Franconiae, zuerst in der Stadt Aschaffenburg und dann in der Hauptstadt Mainz selbst.

Dazu kommt, daß der Kurfürst von Mainz als der höher im Rang stehende Nachbar den fränkischen Fürstbischöfen in mancher Beziehung vorbildlich sein mußte, wenn auch die fränkischen Fürsten, — besonders diejenigen, welche das Zepter von Bamberg und Würzburg zugleich führten — thatsächlich mächtiger und reicher waren, als der rheinische Kurfürst.

Adam Friedrich, der Reformator des Verkehrswesens in den fränkischen Fürstbistümern scheint bei seinen Bemühungen, dem Groß= und Eigenhandel neben dem Speditionshandel empor zu helfen, direkt durch die Mainzischen Bestrebungen zur „Wiederaufnahme des Kommerzienwesens", wie es in den Akten heißt, angeregt worden zu sein. Noch mehr mußte die in Mainz beginnende, mit der Handelspolitik aufs

engste verknüpfte Förderung der Industrie dem in industrieller Beziehung sehr zurückgebliebenen oberen Franken nachahmenswert erscheinen. So sehr man auch in Würzburg versucht, die Originalität seiner Handlungen zu wahren, ja sogar bemüht ist, „einzig dazustehen im fränkischen Kreise," so sieht sich Adam Friedrich doch wiederholt veranlaßt, die Kommerzienkommission auf die vorbildlichen Mainzischen Bestrebungen hinzuweisen und einmal auch eine Kommission zum Studium der Mainzischen Handelseinrichtungen nach Mainz zu entsenden. Als er sich ausführlich darüber aussprach, wie die Würzburger zum Großhandel zu erziehen seien, bemerkt er hiezu:

„Der Kurfürst Friedrich Karl von Mainz hat am 22. Dezember 1747 ein gleiches Reskript erlassen und die damals darniederliegende Mainzer Niederlage wieder in Flor gebracht, der Großhandel floriert dortselbst, viele Einwohner finden direkten und indirekten Nutzen dabei und die Rentkammer verdient jährlich 40000 fl. von der Niederlage".

Anderseits wurden die großen Straßenreformen Adam Friedrichs, wie von vielen anderen Ständen, so auch von Mainz sehr beachtet.

Aber nicht nur wegen der geographischen Lage an sich, nicht nur wegen des durch die Nachbarschaft gereizten Wetteifers und Ehrgeizes, sondern ganz besonders deshalb ist die Mainzische Handelspolitik von großer Bedeutung für Franken, weil dieselbe, nachdem sie einmal mit erhöhtem Eifer wieder „aufgenommen" war, den fränkischen Handel und die fränkische Handelspolitik stets direkt beeinflussen mußte und beeinflußte. So zieht sich, um nur ein Beispiel anzuführen, wie ein roter Faden durch alle weiteren Aktionen zur „Förderung des Kommerzienwesens" in den vereinigten Fürstbistümern Würzburg und Bamberg die Handelsrivalität zwischen Kurmainz und der Reichsstadt Frankfurt. Mainz will sich wieder erheben und sieht sich der gewaltigen kommerziellen Übermacht Frankfurts gegenüber, es sucht Verbündete in Franken; Frankfurts Feinde sind seine Freunde, Frankfurts Freunde seine Feinde. Dies Bestreben, Bundesgenossen zu gewinnen, mußte ein Hauptmotiv für die spätere Handelsvertragspolitik in Franken werden. So kam also seit der Mitte des 18. Jahrhunderts von Westen her ein Anstoß in die idyllischen handelspolitischen Verhältnisse an der südlichsten Ausbiegung des Mainflusses. Es ist deshalb notwendig, daß wir von dem eigentlichen Franken des oberen und mittleren Maines uns zunächst einmal an den Untermain wenden.

Auch in Kurmainz war der Zustand des Kommerzienwesens, des Zoll-, Stapel- und Geleitsrechtes ein Hinderungsgrund für ein rasches Fortschreiten der Reformthätigkeit, wenn auch lange nicht in dem Grade wie im oberen Franken.

Hinsichtlich des Stapels, dann des Geleits- und Zollwesens[1]) sind wir unterrichtet durch einen Aufsatz Hüpedens, der als Zeitgenosse und als praktischer Beamter in St. Goar Gelegenheit hatte, die Verhältnisse an Ort und Stelle zu studieren.[2])

Unserem Autor zufolge waren die Schiffe, welche den Niederrhein von Köln bis an den Ausfluß des Stromes befuhren, wesentlich größer, als die des Mittelrheines.[3])

Die vielen Felsen, welche der Strom in den Mittelrhein-Gegenden verbarg, sein schneller Lauf und seine Untiefen im Rheingau erlaubten es nicht, so große Schiffe für den Handel zwischen Mainz und Köln zu gebrauchen.

Das war wohl auch die natürliche Veranlassung zu den Stapelrechten gewesen, welche aber nur noch von Mainz und Köln ausgeübt wurden.

Man legte zwar der Stadt Speyer ein gleiches Recht bei, aber die Schiffer wollten nichts davon wissen. Die Schiffe hatten auch nicht nötig, bei Speyer anzufahren und auszuladen; aber statt dessen mußte ein gewisses Stapelgeld bezahlt werden. Auch nach der Darstellung der Reisebeschreiber pflegte man von Mainz unmittelbar bis Straßburg zu fahren. Speyer war zwar im Besitz eines Privilegiums

---

1) Litteratur: bes. K. G. Bockenheimer: Mainzer Handel und Schiffahrt in der Zeit von 1648—1831, in der zur Erinnerung an die Eröffnung des neuen Zoll- und Binnenhafens in Mainz erschienenen Denkschrift: „Der Zoll- und Binnenhafen zu Mainz.“ Dann Quetsch a. a. O. (Hier auch die ältere Litteratur). Auch Falkes „Geschichte des deutschen Zollwesens“, sonst sehr dürftig bezüglich der Verhältnisse des 18. Jahrhunderts, enthält über das Rheinzollwesen einige Angaben. Allgem. in d. bek. Werken von Kohl, Schirges, Meidinger und Ockhardt.

2) Hüpeden in Schlözers Staatsanzeiger, Bd. I. Heft 1. 1. Aufsatz: Vom Rheinhandel.

3) Ein Schiff erster Größe trug 2000 Zentner. Hingegen waren die Schiffe von Köln an bis zum Ausfluß des Rheins etwa 2 bis 3mal so groß. Den Strom hinauf erforderte ein solches Schiff 10 bis 12 Pferde, den Strom hinab aber kaum die Hälfte. (Ludovici a. a. O.).

Einige thatsächliche Angaben über den Schiffahrtsbetrieb auf dem Rheine, über die Größe und Art der Schiffe, Zahl derselben, Fortbewegung ꝛc. bei Quetsch a. a. O. Derselbe Autor bewertet den Warentransport auf dem Rheine nach Holland im 18. Jahrh. auf jährlich 100 Millionen Gulden. Genaue Angaben über die Waren des Rheinhandels finden sich bei Hüpeden. Quetsch macht auch einige Bemerkungen über die Schiffahrt am Mittelrhein im 15., 16., und 17. Jahrhundert, über die Einwirkung der Entdeckung Amerikas u. a. m. Eine Darstellung der Entwickelung des mittelrheinischen Schiffergewerbes in diesen 300 Jahren ersetzen diese Bemerkungen natürlich nicht. Ein interessanter Aufsatz zur Geschichte der Rangschiffahrt auf dem Rheine findet sich in „Das Rheinschiff“ 1892 Nr. 49 ff. „Die Duisburger Beurtschiffahrt.“

übte es aber selten mehr aus.[1]) Da aber der Rhein[2]) bei Speyer so seichte zu werden anfing, daß der Schiffer in dieser Gegend sein Hauptschiff durch kleinere Nebenschiffe erleichtern mußte, so war auch hier wie bei Mainz eine Art von natürlichem Stapelrecht durch die Beschaffenheit des Stromes bedingt.

Auf der ganzen Reise von Speyer bis Straßburg konnten zudem infolge der schlechten Beschaffenheit der Ufer und der Leinpfade keine Pferde zum Schiffszug verwendet werden und wurden die Schiffe hier von Menschen gezogen, wobei auf eine Pferdelast (300 Zentner) 7 bis 8 Menschenkräfte gerechnet wurden.

Daß nun das Stapelrecht am Rheine für die beiden Städte Mainz und Köln, insbesondere für Köln von Wichtigkeit war, ist erklärlich.[3]) Der deutsch-holländische Verkehr ging zum großen Teile durch die Hände des Kölnischen Bürgers, und der war dadurch für diesen Teil des Verkehrs der Spediteur und zum Teil auch wohl noch der Verkäufer aus der zweiten Hand für beide Nationen geblieben. Auch die Schiffahrt der Stadt Köln hatte dadurch sich erhalten. Der Kölner Schiffer fuhr nach Mainz und nach Rotterdam, während dagegen z. B. die von St. Goar und alle übrigen, die zwischen den beiden Städten Mainz und Köln wohnten, nur an der Schiffahrt zwischen Mainz und Köln Anteil hatten. Und dabei fehlte es nicht an Gelegenheit, den einheimischen Schiffer vor dem fremden zu begünstigen.[4])

---

1) S. auch oben, Kap. II, S. 68.

2) Über die Zustände des Fahrwassers auf den deutschen Flüssen im 18. Jahrh. s. Wissel a. a. O. Die Verkehrs-Ergiebigkeit gerade der größeren breit dahinfließenden Ströme war damals in Folge der mangelhaften Regulierung eine viel geringere als heute. „Der Rheinstrom hatte wegen der Fläche seiner Ufer in verschiedenen Gegenden eine sehr große Breite, aber dagegen eine so allgemeine Untiefe erlangt, daß er sich an verschiedenen Orten durchreiten ließ, wenn das Pferd nur 10 bis 12 Schritte schwimmen konnte. Daher war auch der Rhein dieser Hindernisse halber für große Schiffe nicht wohl brauchbar, wenn sie nicht an vielen Orten gelichtet wurden, was aber bei dem Transport der Waren zu Wasser eine große Unbequemlichkeit war."

3) Nach Büsch a. a. O. (IV. 1. Kap. § 13. 61. Zusatz) hatte der Rhein im 18. Jahrh. bis zum Jahre 1801 vier Stapelrechte: Speyer, Mainz, Köln und Dortrecht. Die Holländer seien im Besitze des Schiffahrtsmonopols von Köln rheinabwärts, die Kölner für die Bergreise von Köln ab gewesen. Diese Angaben dürften jedoch nicht ganz zutreffend sein. Überhaupt wird es einem durch die oft sehr auseinandergehenden Urteile in der Litteratur sehr schwer, ein klares Bild von den Rheinschiffahrtsverhältnissen im 18. Jahrhundert sich zu verschaffen.

4) Das hatte in den 1770er Jahren große „Irrungen" zwischen dem Hause Hessen und der Stadt Köln veranlaßt.

Das Geleitsrecht spielte gleichfalls noch eine gewisse Rolle in der Rheingegend, doch tritt der Geleits-Straßenzwang mit seiner großen handelspolitischen Bedeutung hier nicht so hervor wie in Franken.

Kur-Mainz besorgte das Geleite von Nürnberg, Augsburg, Ulm und Köln; Hessen-Darmstadt für alles, was aus dem Hanauischen, die Kurpfalz für das, was aus der Pfalz, aus Baden und aus den Bistümern Speyer und Worms kam. Diese Geleitsherren stellten gerade wie im oberen Franken eine gewisse Anzahl Geleitsreiter oder Husaren, welche die Straßen bereiten mußten. Die Geleite selbst, von welchen das Darmstädtische das ansehnlichste war, wurden von den Geleitsbeamten der Stadt Mainz feierlich eingeholt und zum Teil auch in die Stadt begleitet, wo der jüngste Ratsherr vorritt und das Geleite anführte. Der dazu festgesetzte Tag hieß daher der Geleitstag.

Was das Zollwesen am Rheine anlangt, so schreibt unser Gewährsmann, nachdem er den Warenverkehr auf dem Rheine ausführlich geschildert[1]) und dessen „Wichtigkeit und Lebhaftigkeit" dargestellt hat:

„Aber wahrscheinlich würde er noch viel lebhafter sein, wenn nicht unsere Vorfahren dafür gesorgt hätten, den Haupteingang ihres Vaterlandes mit Gesetzen und Zöllen zu verrammeln."

Das dem Handel verderblichste Regal war wie in Franken so auch in Kurmainz das Zollregal. Im 13. Jahrhunderte, in den Zeiten des Faustrechts nötigte Graf Dietrich von Katzenellenbogen die vorbeifahrenden Schiffe zuerst, einen Zoll zu erlegen. Und nachdem der damalige Rheinische Städtebund seine Kräfte in einer 14tägigen Belagerung vergeblich an dem Schlosse Rheinfels verschwendet hatte, so wurde schließlich durch kaiserliche Belehnungen und Reichsgesetze der Zoll auch noch bestätiget. So hat wahrscheinlich die Gewalt der Waffen die meisten Rheinzölle in jenen Zeiten der Anarchie gestiftet, während Kaiser und Gegenkaiser die Treue ihrer Anhänger mit Zöllen belohnten, wobei sie sich zu Nutzen machten, was sie doch nicht ändern konnten.[2])

Nach einer urkundlichen Zollspezifikation (aufgestellt von dem Mainzischen Kaufhausmeister Löw) befanden sich folgende Zollstätten zwischen Basel und Mainz:

---

1) Wir vermeiden es auch hier wieder, uns auf die statist. Darstellung des thatsächlichen Handels einzulassen und beschränken uns auf die Handelspolitik.

2) „Und in den Zeiten, wo der Unterthan neue Auflagen mit Fehdebriefen bezahlte, da, scheint es, suchte man sich, gleich den arabischen Emirs, an dem wehrlosen durchreisenden Kaufmann zu erholen, und dagegen hatte weder Ritterschaft noch Landschaft etwas zu erinnern." (Hüpeden a. a. O.)

1. Von Basel bis Straßburg:
   a) Königszoll zu Hüningen,
   b) Neuburg (Stadt- und Kaiserzoll),
   c) Breissach,
   d) Saßbach,
   e) Weißweiler,
   f) Oberhausen (der Kaiserzoll, welcher aber von oben herab, weil schon in Neuburg bezahlt, nicht mehr bezahlt wurde),
   g) Straßburg, Stadtzoll (sehr stark).
2. Von Straßburg bis Mainz:
   a) zwischen Freistett und Helmling ist das Zollhaus für den Hanauer Rheinzoll,
   b) Higelstein,
   c) Seltz,
   d) Schreck,
   e) Germersheim,
   f) Philippsburg,
   g) Mannheim,
   h) Gernsheim,
   i) Oppenheim,
   k) Mainz.

Von Germersheim oder der Grenze der Pfalz bis Rotterdam zählt Hüpeden folgende Zollstätten: Germersheim, Mannheim, Gernsheim, Oppenheim, Mainz, Bingen, Bacharach, Caub, St. Goar, Boppard, Ober-Lahnstein, Koblenz, Andernach, Leutesdorf, Linz, Bonn, Zons, Düsseldorf, Kaiserswerth, Ruhrort, Orsoy, Rees, Emerich, Lobith, Schenkenschanz, Fahrt, Arnheim, Wyk, Rotterdam.

Vom Rheingau bis an die Grenzen von Holland hatte also der Schiffer 24, und bis Rotterdam 29 Thore zu durchfahren, die er sich alle mit goldenen Schlüsseln eröffnen mußte.

Davon waren nach unserem Gewährsmann Germersheim, Mannheim, Oppenheim, Bacharach, Caub, Düsseldorf und Kaiserswerth kurpfälzisch; Gernsheim, Mainz und Oberlahnstein kurmainzisch; Bingen dem Kurmainzer Domkapitel gehörig; St. Goar hessisch; Boppard (woran jedoch noch andere Herren Anteil hatten), dann Koblenz und Leutesdorf kurtrierisch; Andernach, Linz, Bonn und Zons kurkölnisch; Ruhrort, Orsoy, Rees, Emerich und Lobith preußisch; Schenkenschanz, Fahrt, Arnheim, Wyck und Rotterdam holländisch.

Manche von diesen Zollstätten waren einander sehr nahe gelegen, und das hatte Preußen veranlaßt, verschiedene der seinigen in einen Zoll zu vereinigen. Dadurch hatte es dem Schiffer doppelte Accidenzien,

manche früher versäumte Stunden und — wenn, die beiden Zollstätten an entgegengesetzten Ufern lagen — das mit Kosten verknüpfte Übersetzen der Pferde, sich selbst aber doppelte Besoldung erspart „und Handlung und Zoll-Herr hatten dabei gewonnen."

Von Bingen bis Koblenz, d. i. auf einem Wege von nur fünf Meilen, zählte man nicht weniger als sieben Zölle, und diese Gegend mochte wohl eine der zollreichsten in Deutschland gewesen sein. Dem Gebirge und dem engen Bette des Rheines, welches die Sperrung des Stromes sehr erleichtern mußte, dürfte das vorzüglich zu verdanken gewesen sein.

Jeder Rheinzoll wurde gewöhnlich von vier Zollbeamten, dem Zollschreiber, Beseher, Nachschreiber und Nachgänger verwaltet, die teils vom Zollherrn und teils vom Schiffer unterhalten wurden, der gewisse Accidenzien an sie bezahlen mußte.

Fast jeder Zoll, selbst in dem Gebiete ein und desselben Landesherrn, hatte seine besondere Zollrolle, also ein Zollgesetz, nach welchem der Zollbeamte den Zoll taxieren und erheben sollte. Diese Zollrolle war eines der wichtigsten Handelsgesetze, aber das Publikum wußte wenig von ihr. Aller Handel und Wandel würde, nach dem einmütigen Urteile der Kenner, stille gestanden sein, wenn der Beamte den Tarif in seiner vollen Strenge angewendet hätte [1]). Die Zölle waren auch hier wie am Maine nur vom fiskalischen Gesichtspunkte beherrscht, und so wurden folgerichtig die Produkte — ohne Rücksicht auf Ein- oder Ausfuhr — mit dem größten Zoll beschwert, die die häufigsten waren und von dem Ausländer am meisten gesucht wurden. Der Wein ist daher am ganzen Rheinstrome dem höchsten Zoll stets unterworfen gewesen. [2])

Im Durchschnitt rechnete man den Zoll, der von jedem Fuder oder sechs Ohmen Wein an jeder Zollstätte gegeben werden mußte, und der an der einen höher, an der andern niedriger war, auf einen Konventionsthaler oder 2 fl. 24 kr. im 24 fl. Fuß.

Auch dem Fruchthandel war das Zollwesen nicht günstiger. Der Zucker gab hohen Zoll, aber desto weniger der Kaffee. Und überhaupt behandelte man am Rheine „zur größten Freude des Holländers", die fremden Produkte, welche er zuführte, mit einer Gelindigkeit, deren sich die Produkte des eigenen Bodens nicht erfreuen konnten.

Aller Zoll wurde nach Zollfudern erhoben, die fast am ganzen

---

1) Hüpeden a. a. O.

2) „Dies machte", so meint Hüpeden „den Vorfahren unsrer Fürsten eine so herzliche Freude, daß eben daher noch der ehrenvolle Titel des „goldenen Weinzolles" zu rühren scheint, den er wenigstens in den Amtsrechnungen von St. Goar führt."

Rheine nach einem gleichen Fuß berechnet wurden.[1]) Von einem Zollfuder Korn wurde nicht mehr als von einem Zollfuder Kupfer gefordert, darin waren die meisten Zollämter in der Art, den Zoll zu erheben und zu berechnen, mit einander übereingekommen. Aber in dem Preise der Zollfuder selbst sind die Rheinzölle sehr verschieden gewesen, und wenn es Zollstätten gab, die nur 4 fl. von einem Zollfuder erhoben, so hatten dagegen an anderen Zollstätten alte Tarife und Observanzen 6—8 und mehr fl. hergebracht.

„So lauten die Gesetze" — sagt Hüpeden resigniert — „und sie haben wenigstens die Folge, daß sie die Fracht aller hochzuverzollenden Waren sehr verteuern." Im übrigen aber machte ihre eigene Härte, sowie die Menge der Zölle und die unzuverlässige Kontrole der Frachtbriefe ihre buchstäbliche Erfüllung unmöglich. Der Schiffer führte verschiedene Frachtbriefe, von denen er den Zollbeamten, wenn er sie denselben vorzeigen mußte, nur so viel, als er wollte, sehen ließ, und so war es den meisten Zollbeamten nicht möglich, die Ladung eines Schiffes mit einiger Gewißheit zu bestimmen. Das hatte nun die Folge, daß der Zollbeamte, „der ein Knecht der Gesetze sein sollte, zu einem Herrn derselben wurde"; denn seine Billigkeit und Einsicht trat an ihre Stelle. Anderseits war derjenige der geschickteste Schiffer, der den Zollbeamten durch die Versteckung aller hochzuverzollenden Waren am besten zu täuschen wußte. Der Zollbeamte nahm Schiff und Ladung in Augenschein, untersuchte, soweit er konnte, was ihm verdächtig erschien, betrachtete die Größe des Schiffes, seine Tiefe im Wasser, zog seine Erfahrungen, die Hydrostatik und die Zollgesetze zu Rate und so wurde endlich Ladung und Zoll, unter vielen Protestationen und Appellationen des Schiffers an Himmel und Hölle, geschätzt und bezahlt.[2])

Man versichert, schreibt unser Gewährsmann, von einem der mäßigsten Zölle am Mittelrhein, daß er in einem der letzten Jahre vor dem Ausbruch des letzten französischen Kriegs in Deutschland seinem Herrn 12000 Rthlr. im 20 fl. Fuß eingebracht habe. Und im Durchschnitt könnte man wohl 18000 Rthlr. als den Ertrag eines jeden annehmen. Nach diesem Fuße dürfte der Rhein von Germersheim bis Rotterdam

---

1) Mit der Einheit von Maß und Gewicht war es auch am Rheine schlimm bestellt. Es bestand ein Zollfuder Korn aus 25 Bopparder Malter, ein Zollfuder Haber aus 40 Malter, ein Zoll-Fuder Salz aus 54 Säcken Kölnisch Maß, Blei oder Glätte aus 50 Zentnern, Kupfer aus 10 Zentnern, und so hatte jede Ware ihr besonderes Zollfuder.

2) „Und man kann wohl annehmen, daß kein Schiffer den Weg von Mainz bis Köln zurücklegen kann, ohne seine Seele bis dahin einige 100 mal verpfändet zu haben". (Hüpeden a. a. O.).

seinen Zollherren allein jährlich 522000 Rthlr. im 20 fl. Fuß eingebracht haben.[1])

Soviel über das Zollwesen am Rheine. „Die Zeiten des Mittelalters sind freilich nicht mehr" — so schließt Hüpeden im Staatsanzeiger seine schlichte Darstellung — „und die Harnische und Lanzen unserer Vorfahren paradieren nur noch in unseren Zeughäusern; aber ihre Zollgesetze sind geblieben und werden sich wahrscheinlich bei aller der Einsicht und dem guten Willen unserer Fürsten noch so lange erhalten, als der 8. Artikel der kaiserl. Wahlkapitulation sich aller Abänderung in unserem Zollwesen widersetzt, oder doch den Patrioten räth, bei ihrer Abänderung die Beistimmung seiner bald eigensinnigen, bald eifersüchtigen Nachbarn zu suchen."

Mehr als die eigentlichen Rheinstapelstädte Köln und Mainz war Frankfurt a. M. im 18. Jahrhundert die Handelsmetropole des Rheingebietes. Die Reichsstadt Frankfurt kann in vieler Beziehung als die Hauptstadt des alten deutschen Reiches im 18. Jahrhundert angesehen werden. Ihr ausgebreiteter Handel, ihre zwei berühmten Reichsmessen und der Umstand, daß hier die Kaiserwahl und die Krönung gehalten wurden, gaben der Stadt einen hohen Rang vor andern Reichsstädten, und in dieser Hinsicht blieben selbst die Städte Nürnberg und Augsburg, die früher den weitaus größten Handel im Deutschen Reiche gehabt hatten, hinter Frankfurt zurück, obwohl beide Städte immer noch einen hochbedeutenden Großhandel betrieben und speziell Nürnberg in Bezug auf Manufakturen und Kunstgewerbe immer noch die erste Stadt, wenigstens in Süddeutschland war. Die Frankfurter Messen[2]) waren gerade seit der Zeit erst recht emporgekommen, als der Handel der Hansastädte verfallen war und der große Zwischenhandel, den die Städte Nürnberg und Augsburg zwischen Italien und den nordischen Ländern betrieben hatten, wesentlich abgenommen hatte und als die Städte des Rheinthals durch die unaufhörlichen Kriege arg gelitten hatten und darniederlagen. So wurde Frankfurt im 18. Jahrhundert neben Leipzig die erste Handelsstadt Deutschlands, und während gegen Ende des Jahrhunderts das Hinterland des Leipziger Handels durch die preußische und österreichische Absperrungspolitik eingeschränkt worden war, verblieb Frankfurt die

---

1) „Kein deutsches Stiftsland konnte sich einer solchen importanten Einnahme rühmen, dergleichen die 3 Erzstifte von dem Rheinzoll erhoben". — (Sartori: Statist. Abhandlg. über d. Mängel in d. Regierungsverf. d. geistl. Wahlstaaten.)

2) Die Schilderungen des Frankfurter Meßverkehrs sind zahlreich und bekannt. Die Ostermesse begann sonst Sonntag Judica, wurde aber 1711 auf den ersten Sonntag nach Ostern verlegt und nahm seit 1727 wegen der Leipziger Messe ihren Anfang schon Osterdienstag. Die Herbstmesse fiel auf Mariä Geburt. — Die Einwohnerzahl Frankfurts schätzt Ludovici zu Ende des 18. Jahrh. auf 41,000.

Handelsmetropole für die offenen Territorien West-, Süd- und Südwestdeutschlands.

Der Verkehr bei den Frankfurter Messen im 18. Jahrhundert war ein ungeheurer; man rechnete die Zahl der Fremden, der Käufer, Verkäufer, Fuhrleute rc., die sich während der Messe in Frankfurt aufhielten, auf durchschnittlich 40 000 Menschen. Kaufleute aus ganz Deutschland, Holland, der Schweiz, Frankreich, England u. a. Staaten trafen in Frankfurt ein.

Die Waren, die nach Frankfurt gebracht wurden, kamen vorzüglich aus der Schweiz, aus Aachen, Verviers, Monjoi, aus den mannigfaltigen Fabriken des Herzogtums Berg, aus Franken, Schwaben, Nürnberg, Straßburg, aus Obersachsen und Holland. Aus der Schweiz, besonders von Zürich und Basel, wurden nach Frankfurt gebracht besonders Kattun, Zitz, halbseidene und ganzseidene Waren und seidene Bänder. Von den berühmten Tuchfabriken in Aachen, Verviers, Monjoi u. a. kamen feine wollene Tücher in Menge nach Frankfurt. Der Lederhandel war ebenfalls von sehr großer Wichtigkeit und soll der Umsatz in diesem Artikel oft über 2 ½ Millionen Gulden betragen haben. Das Leder wurde vorzüglich von Lüttich, Mastricht, aus der Abtei Malmedy und andern niederländischen Gegenden nach Frankfurt gebracht. Wollene Zeuge, Kamelote u. a. kamen von Eisenach, Gera und aus Sachsen. Eisen, Kupfer und Messingwaren aus dem Herzogtum Berg, Leinwand aus Westfalen, von Bielefeld, Warenberg und aus Schwaben.

Abgesehen von den 2 Messen wurde ein starker Zwischenhandel zwischen Frankreich, Italien, der Schweiz und den nördlichen deutschen Staaten, auch den Frankfurt benachbarten deutschen Gegenden betrieben. Frankfurt hatte auch neben Mainz einen beständigen Speditionshandel, indem die meisten Waren, die aus Holland kamen und nach dem Elsaß, nach Frankreich und der Schweiz gingen, über Frankfurt spediert wurden, ebenso die meisten Waren, die aus dem nördlichen Deutschland kamen und nach gedachten Ländern bestimmt waren.

Einer der bedeutendsten Zweige des Eigenhandels war der Handel mit Rhein- und Frankenweinen, welch' letztere zumeist auch als Rheinweine in den Handel gebracht wurden.

Ein großer Vorzug des Frankfurter Handels vor dem Leipziger war die Wasserstraße des Maines und des Rheines.

Selbstverständlich war auch der Geld- und Wechselverkehr bei so ausgedehnten Handelsbeziehungen ein bedeutender.

Ein Vorwurf, der dem Frankfurter Handel stets gemacht wurde, war der, daß in Frankfurt sehr viel Geld aus Deutschland ins Ausland abfließe, aber wenig hereingebracht werde. Frankfurt begünstige den Import ausländischer Waren, seine Messe gewöhne die Deutschen

an den Verbrauch französischer, belgischer, schweizerischer u. a. Artikel, das abwechselungsreiche Sortiment verleite die Deutschen zum Luxus und mache sie abhängig von ausländischen Moden, die einheimischen Industrieen würden dadurch niedergehalten und die deutschen Rohprodukte in den Speditionsplätzen bes. am Rheine und am Maine unverarbeitet ins Ausland geschickt. Die Frankfurter kümmerten sich aber mit Recht wenig um diesen Vorwurf. Der Vorwurf konnte nicht Frankfurt treffen, sondern nur die deutsche Reichsverfassung, welche nicht stark genug war, eine nationale Handelspolitik zu betreiben, und Deutschland als offenes Land überlegenen andern Völkern preisgab. Bei der industriellen Überlegenheit der Weststaaten und der Ablenkung des großen Welthandels nach den Westküsten Europas mußte die Handelsbilanz für Deutschland eine ungünstige werden, und wenn nicht Frankfurt, so wäre es eben eine andre Stadt gewesen, in deren Mauern sich die Ausländer deutsches Geld geholt hätten. Der Frankfurt gemachte Vorwurf beruhte sicherlich zu nicht geringem Teile auf dem Gefühle des Neides und die Stadt Mainz z. B. wäre sicherlich recht gerne das „Gold- und Silberloch" Deutschlands gewesen, das einen großen Teil des Verkehrs mit dem Auslande vermittelte.

Das waren in großen Zügen die Verhältnisse am Rheine, mit denen man in Mainz bei der „Wiederaufnahme" des Handels nach den Verwüstungen des 30jährigen Krieges zu rechnen hatte.

Bezüglich der Schädigungen des 30jährigen Krieges teilte Mainz das Los der wichtigsten Handelsstädte, welche im Mittelalter einen lebhaften Handel und Verkehr gehabt hatten. Das ehemals so mächtige Köln hatte im 17. Jahrhundert seinen Verkehr nach den Niederlanden, nach Frankreich und Italien verloren und seine leer stehende Börse der Taxisschen Post überlassen. Ebenso lag Straßburg nach dem 30jähr. Kriege darnieder. Nach schweizerischen Waren, welche Straßburg rheinabwärts zu führen pflegte, war wenig Begehr, so daß dort aller Handel stockte; ebenso in Worms und Speyer.

Nach den Drangsalen des dreißigjährigen Krieges hätte der Mainzer Kurstaat einer langen, anhaltenden Ruhe bedurft, um von den seit dem Eindringen der Schweden und Franzosen erlittenen vielfachen Schädigungen sich wieder zu erholen. Kaum hatten sich aber nach Jahren diese allgemeinen Verhältnisse etwas gebessert, so zerstörten französische Räuberhorden im Jahre 1688 die auf Wiederbelebung des Handels und des Wohlstandes überhaupt gesetzten Hoffnungen der Mainzer. Der im Jahre 1701 ausgebrochene spanische Erbfolgekrieg brachte neue Heimsuchung durch die Franzosen.

Hieraus wird erklärlich, daß in den ersten Jahrzehnten des 18. Jahrhunderts nach fast gänzlicher Vernichtung der Betriebsamkeit und

der Handelsunternehmungen der Verkehr sich hauptsächlich nur auf den Durchgang beschränkte. Hätte Mainz nicht ein Stapelrecht besessen, so wäre der Verkehr der Stadt noch mehr erlahmt. Anderseits war aber auch das Stapelrecht Schuld, daß der Großhandel der Stadt Mainz im 18. Jahrhundert immer mehr herunter kam. Das lag in der beschränkten Ausdehnung des Mainzer Stapelrechts. Die Blütezeit des Stapelrechts war im 18. Jahrhundert vorüber [1]) und auch das Mainzer Stapelrecht wurde fortwährend durchbrochen und eingeengt und wurde in der Hauptsache allmählig nur so ausgeübt, daß es nur die Schiffahrt betraf, indem die Schiffer ihre Waren in die Mainzer Schiffe umladen mußten; dagegen wurde nur bei einzelnen wenigen Artikeln ein wirkliches Warenstapelrecht, welches den Eigenhandel wesentlich begünstigt hätte, ausgeübt. Der Schiffsumschlag aber förderte vor allem den Speditionshandel. In einem nicht näher bezeichneten Jahre aus der ersten Hälfte des 18. Jahrhunderts waren in der Stadt Mainz 36 Spezereihändler, 14 Faktoren und Spediteure, 3 Weingroßhändler und 2 Ledergroßhändler. Das war recht wenig für eine Stadt, die im Mittelalter als eine der reichsten Handelsstädte allenthalben gegolten hatte. Die Schiffahrt, welche ohnedies durch die Zunfteinrichtungen sich nicht recht fortentwickeln konnte, wurde durch das Stapelrecht befriedigt, und die eigene kommerzielle Betriebsamkeit wurde dadurch nicht angeregt. Die Regierung hatte die Aufsicht über die große Anzahl der im Mainzer Hafen eintreffenden Schiffe, über die Ausübung des Stapelrechts, sie empfing ihre Gebühren beim Umschlag, beim Krahnen, beim Lagern, bei der Durchführung durch die Brücke. Regierung sowohl wie die im Besitze des Monopols gegen jede Konkurrenz sich abschließende Schifferzunft befanden sich wohl bei diesem Zustande und die Neigung zur Veränderung fehlte.

Bei den äußerst mißlichen Zeitverhältnissen hatten die von den zwei Regenten Johann Philipp von Schönborn (1647—1673) und dessen Neffen Lothar Franz (1695—1729) zum Besten des Handels- und Gewerbfleißes erlassenen Verordnungen und die von denselben ins Leben gerufenen Einrichtungen keinen nachhaltigen Erfolg.

Erst unter Johann Friedrich Karl von Ostein (1743—63) begann ein entschiedener Aufschwung zum Besseren. Weitere Fortschritte wurden nach dieser Richtung gemacht unter Emmerich Joseph von Breidbach (1763—1774). Ein regeres Leben auf geistigem Gebiete entfaltete sich, das seine Einwirkungen auf alle Verhältnisse geltend machte und auch noch unter dem letzten Kurfürsten Friedrich Karl Josef von Erthal (1774—1802) im allgemeinen anhielt.

1) Die Juristen des 18. Jahrhunderts unterschieden demzufolge immer zahlreichere Grade des Stapelrechts.

Seit diesen Zeiten war wieder von einem Handel, der sich über die notwendigsten Anforderungen des täglichen Lebens erhob, die Rede.

Die eigentliche Wiederaufnahme des Kommerzienwesens[1]) in Kurmainz beginnt um die Mitte des 18. Jahrhunderts unter Friedrich Karl von Ostein, während man noch im Jahre 1737 so wenig Augenmerk auf die Handelspolitik hatte, daß eine so wichtige Maßregel, wie die Leitung des Nürnberg-Frankfurter Verkehrs auf die Kitzinger Straße durch den Vertrag von Würzburg und Ansbach seitens Kurmainz ohne Beachtung blieb.

Ihren hauptsächlichen Ausgangs- und Stützpunkt hatte die handelspolitische Thätigkeit in der Kommerzienkommission. Diese wurde im Jahre 1746 begründet, also ganz genau zur selben Zeit als im Würzburgischen die ersten energischen Schritte für das Kommerzienwesen gethan wurden.

Schon in den ersten Jahren der neuen Aera sehen wir die mainzische Regierung, unterstützt von der Kommerzienkommission, auf der Höhe ihrer Aufgabe.

Der Fürst Johann Friedrich Karl von Ostein verordnete 1747, daß alljährlich 2 Messen auf Sonntag nach Lätare und Montag nach Maria Himmelfahrt in der Stadt Mainz abgehalten werden sollen, und stattete dieselben mit Privilegien aus. Der Fürst ließ ferner ein großes Lagerhaus vor dem roten Thore in Mainz erbauen.[2])

Gleichzeitig wurde verordnet, daß der Mainzer Handelsstand jährlich drei Vorsteher selbst wählen solle, welche zu bestimmter Zeit mit dem Vicedom Beratungen darüber pflegen sollten, wie dem Handel aufzuhelfen sei. Man regelte die Fahrten der Schiffer, welche kurmainzische Unterthanen waren, ferner diejenigen der Marktschiffe, der zünftigen Schiffer, der Straßburger Schiffer, ließ kostspielige Uferbauten vornehmen, hervorragend verdienten Mainzer Kaufleuten verlieh der Fürst den Titel: „Kommerzienrat".

In den Jahren 1747 und 1748 finden wir die Kommerzien-

---

1) Diese Aktion soll von uns bis in die 50er Jahre hinein verfolgt werden; die weiteren Maßregeln in Mainz — nachdem einmal der Faden wieder aufgenommen war — müssen wir anderen zur Darstellung überlassen. An Aktenmaterial dürfte es schwerlich fehlen. Die nachfolgende Darstellung gründet sich auf die bisher noch unbenützten Akten des dem Würzburger Kreisarchiv einverleibten Mainzer Archivs.

2) Später, 1768, ließ Emmerich Josef in nächster Nähe dieses Lagerhauses das von Zeitgenossen (z. B. Gercken: Reisen III 72) als ein Meisterstück seiner Art gerühmte, von Baurat Jäger ausgeführte Krahnengebäude aufführen, welches 1860 niedergerissen wurde. 1777 ließ Friedrich Karl Josef von Erthal auch noch einen Winterhafen vor dem Raimundithor erbauen.

kommission in Verhandlungen mit der Kurpfalz, dann mit schwäbischen und anderen Städten und Territorien.

Man wollte den schwäbischen Handel über Miltenberg nach Mainz ziehen, den Mainhandel direkt nach Mainz lenken, man beriet viel über die „Poussierung des Schweizer und französischen Kommerzes nach Mainz", über den Mainzer Stapel und die Überschlagsgebühr, über Speditions- und Eigenhandel, über Pfundzoll, Krahnen- und Wagwesen, Beständerei, Schifferzunft, über Bücherrevisionen und Taxen, man beschaffte sich die Handelsgerichtsordnungen von Wien, Leipzig und Köln, man war fieberhaft eifrig zu verbessern, den neuen Zielen sich zu akkomodieren und den Handel neu zu beleben.

Im Jahre 1749 wurden die Verhandlungen der Kommerzienkommission noch interessanter.

Es wurde beschlossen, allen in Mainz sich niederlassenden Großhändlern Privilegien zu erteilen.

Wir finden die Kommerzienkommission in Korrespondenz mit Mannheim, Worms, Speier, Bruchsal, mit den badischen Höfen, mit Zweibrücken, Saarbrücken und Darmstadt.

Bei allen diesen Verhandlungen dreht es sich stets hauptsächlich um „den Einkauf in Mainz statt in Frankfurt".

Es wurden ferner von der Kommerzienkommission ein Aufsatz „der Rheinstrom" und andere Avertissements an alle bedeutenderen Zeitungen verschickt; auch wurde von der Regierung den Kaufleuten und Krämern Kredit bewilligt.

Dies war in allgemeinen Umrissen die Thätigkeit der Kommerzienkommission in den ersten Jahren ihres Bestehens. Die Aufgaben wurden in den Sitzungen an die einzelnen Kommissionsmitglieder verteilt, der eine betrieb die Agitation auf diese Weise, der andere auf jene, der eine wurde auf Reisen geschickt, der andere wirkte von Mainz aus.

Die Emsigkeit, mit welcher man bestrebt war, Waren und Güter von allen Seiten in die Mainzer Niederlage zu bringen, legt einem das Bild von der Bienenthätigkeit nahe.

Daß der Fürst selbst vielfach das eigentlich treibende Element dieser Entwickelung war, dafür bürgt das Zeitalter des aufgeklärten Despotismus, und der staatssozialistische Geist tritt in manchen Dingen ganz evident hervor.

Schon die vorstehende Skizze über die Thätigkeit zur Wiederaufnahme des Kommerzienwesens in Mainz dürfte darthun, daß es sich hier vielfach um ganz andere Verhältnisse und Maßregeln handelt, als bei den Anfängen der Handelspolitik im oberen Franken, die wir im vorausgegangenen Kapitel geschildert haben. Wir dürfen deshalb

wohl, ohne in Wiederholungen zu verfallen, noch auf einzelne Gebiete des näheren eingehen.

Die Lebhaftigkeit der Bewegung und die Mannigfaltigkeit der damaligen Gesichtspunkte tritt uns recht lebhaft in 3 Denkschriften entgegen, die der Fürst selbst ausarbeiten ließ.

Die der Zeit nach erste ist aus dem Jahre 1748 von Johann Samuel Andreä in Erfurt, einem Manne, der mitten in der Praxis stand.[1])

In der einleitenden Widmung an den Kurfürsten werden des letzteren weise Verordnungen, um die Kommerzien in den mainzischen Landen in einen florissanten Stand zu setzen, gerühmt, und bemerkt, daß diese Bemühungen zur Zeit das Augenmerk aller Unterthanen seien. Man müsse es auch im Mainzischen dahin bringen, daß jeder, der Lust zum Arbeiten habe, auch Gelegenheit zum Erwerb bekomme. Vorbildliche Beispiele von Ländern, die sich durch unermüdlichen Fleiß, durch Industrie und Handel emporgeschwungen, seien von den Mainzer Grenzen „so sehr nicht entfernt".

Die Denkschrift zählt sodann diejenigen Staaten auf, welche gerade in neuester Zeit soviel für ihre Industrieen und Kommerzien gethan hätten.

Auf das eigene Land sodann übergehend, rühmt der Verfasser nochmals die „höchst preislichen" neuesten Verordnungen, namentlich auch die neue Einrichtung der Messen in Mainz. Dann kommt er auf die zahlreichen Gegner des Handels in der Stadt Mainz zu sprechen, welche immer vorhalten, eine erzbischöfliche und kurfürstliche Stadt dürfe keine Handelsstadt sein. Er sei dagegen der zuverlässigen Meinung, daß das ora und labora sich gar wohl zusammen reime, und die uralte Stapelgerechtigkeit der kurfürstlichen Residenzstadt Mainz diene zum Beweis dieser Meinung. Wohlfeile schöne Häuser und viele Bettler in einer Stadt seien ein Zeichen des Unterganges der Kommerzien.[2])

1) Andreä führt sich selbst in dem Manuskript mit folgenden Worten ein: „Mein geringer Vortrag ist kaufmännisch, welcher sich auf keine Gelehrtheit, sondern auf die Erfahrung und solche Praxia gründet, die ich auf verschiedenen berühmten Comptoirs zu Frankfurt am Mayn und Nürnberg, insonderheit aber in der durch ganz Europa akkreditierten von Hohmannischen Handlung in Leipzig zum Fundament gelegt habe."

2) Der Verfasser exemplifiziert sodann auf seine Vaterstadt Erfurt. Da seien wenigstens etliche Hundert schöne, mittlere und schlechte Häuser zum Verkauf angeschlagen, wozu noch etliche Hundert kämen, die auf dem Sprunge ständen, sub hasta zu kommen.

„In Betrachtung derer Bettler aber mich gar nicht imstande befinde, die Menge derselben zu bestimmen, jedoch so ansehnlich ist, daß sowohl Fremde als

Eine zweite hervorragende Denkschrift (gleichfalls Manuskript) zur neuen Mainzer Handelspolitik ist die von Friedrich Ernst Weiß („jur. pract. pro licentia jurid. examinat."). Sie ist überreicht unter dem 14. Juli 1749 und betitelt sich: „unterthänigst ohne maaß fürschreiblicher Entwurf, wie die dahiesige zwey Messen zum florissanten Gang zu bringen". Der Verfasser glaubt in Merkantilsachen einige Wissenschaft erworben zu haben und ist seinem Auftraggeber gegenüber von größter Devotion.

Die Denkschrift beginnt mit den im Geiste der Zeit gehaltenen überschwenglichen Lobpreisungen des Handels, welcher die „Seele und das Leben jeder republique" sei, kommt dann mit einem handelsgeschichtlichen Überblick auf den hanseatischen Bund zu sprechen, dessen Organisation er des näheren schildert, dann auf den ostindischen Handel der Holländer und anderes.

Nach diesen langen Umschweifen kommt er dann auf Mainz selbst. Mainz sei ein natürlicher Zentralplatz. Der Mainstrom bringe die Waren aus ganz Franken, aus Bayern und Österreich, der Rhein bringe die holländischen und folglich auch die englischen und ostindischen Waren, dann die westfälischen, jülichschen, klevischen und bergischen Güter, die Mosel die lothringischen und etwas an französischen, vom Oberrhein und auf dem Neckar kämen die schweizerischen, schwäbischen, pfälzischen und Elsässer Waren. Namentlich die rohen und gedörrten oder sonstwie konservierten Naturkreszenzien, welche auf dem Maine und auf dem Neckar exportiert würden, seien bisher immer von fremden Kaufleuten gekauft und teils an fremde Fabriken zur Verarbeitung geliefert, teils in ganzen Schiffsladungen in die Niederlande verführt und dort mit großem Gewinn verkauft worden. Das ganze Reich habe übrigens ein Interesse daran, daß Mainz durch Handel reich werde, denn in Kriegszeiten müsse der Besitzer der Schutzmauern im stande sein, auch aus eignen Mitteln und Kräften den Kriegsgefahren zu begegnen.

Die dritte Denkschrift ist die von Hofrat Serger aus dem Jahre 1752. (Manuskript.) Noch etwas umfangreicher wie die beiden anderen (120 Seiten) spricht sie einleitend „von dem unter Gottes Segen wieder gestiegenen Kommerz" und gibt dann besonders einen

---

Einheimische sich ihrer keine Minute entäußern können, dargegen arme, kranke und wahrhaftig nothleidende Personen, die nicht ausgehen und mitbetteln können, elendiglich verhungern, verschmachten, erfrieren und verderben müssen. Ich darf hier nicht wie bei denen Häußern nach Hunderten zählen, sondern ich muß sagen, daß einige Tausend Menschen in der größten Armuth und Nahrungsnoth stecken, welche sich weder rathen noch helfen können."

sehr brauchbaren Überblick über den damaligen Zustand des Mainzer Handels.

Von den übrigen und späteren Programm- und Projektschriften sei nur noch erwähnt die kleinere Denkschrift: „Unmaßgebliches Projekt, was zur Wiederaufnahme des hiesigen Commercii und zur Beförderung der Fabriken zu verfügen sei"; dieselbe ist ohne Autorbezeichnung und aus dem Jahre 1753.

In einem anderen aus derselben Zeit stammenden gleichfalls anonymen Promemoria heißt es, der Kurfürst habe durch die Thätigkeit der Kommerzienkommission das mutuelle Kommerzium mit anderen Städten bereits sehr gefördert. Man müsse aber noch weiterhin alle Mittel anwenden, um Frankfurt brach zu legen. Frankfurt sei eben nur eine Stadt, die Mainzer Messe aber habe das ganze Kurfürstentum als Hinterland. Mainz sei vor allem nebst Höchst der natürliche Zentralmarktplatz für Rhein-, Franken-, Mosel-, Neckar- und Pfälzerweine. Auch für die sächsischen, thüringischen, brandenburgischen, schlesischen, Meisener und Leipziger Güter seien die Landstraßenverbindungen für Mainz außerordentlich günstig. Mainz müsse seine Produkte, namentlich den Wein gegen Heranziehung anderer liefern. Die bisherigen Bestrebungen, auch die württembergische Industrie, die Leinwandindustrie von Urach und a. O., dann die Produktion von wollenen Tüchern von Calw und Göppingen, die hanauische und kurpfälzische Fabrikation gemeiner Tücher zum Verkauf nach Mainz zu ziehen, würden sicherlich von einem vollständigen Erfolg sein und diese Waren würden mit der Zeit alle nach Mainz kommen. Eine deutsche Landschaft müsse die andere im Handel erziehen und ergänzen. Wie der deutsche Handel gegen England und Holland durch die Stadt Frankfurt gehalten worden sei, so müsse Mainz wenigstens für das Rhein-, Main- und Neckargebiet ein Zentralhandelsplatz werden.

Es blieb jedoch nicht bei den Denkschriften, um die Messe in den „florissanten Gang" zu bringen, man ließ es auch nicht an direkten Bemühungen zur Heranziehung des Handels und der Industrie nach Mainz und in die übrigen kurmainzischen Städte, besonders auch nach Höchst, fehlen. Darüber noch einige Details.

Nach einer Mitteilung in den Akten fehlte es in Mainz vor allem noch an Handlungen in den Artikeln „Feine und Landtücher, Sommer- und Futterzeug, Wollenwaren aller Art, rohe und fabrizierte Seidenstoffe aller Art, Kattun, Zitz- und Weißwollenwaren, Leinwand, Pelzwerk, Wachs, Leder, Eisen, Stahl".

Bereits in den Jahren 1747 und 48 finden wir bezüglich der Heranziehung des Handels Korrespondenzen des Hofkanzlers Benzel in Mainz, der Mainzer Nockin und Dominici, des H. C. Weiß in

Limburg, der Gebrüder Vincenzo und Guiseppe Gnaita in Frankfurt und anderer. Bald darauf werden Dominici, Nockin und der mainzische Schutzjude Kaufhausmeister Abraham Löw „für die Merkantilsache" auf Reisen geschickt den Rhein hinab und hinauf bis in die Schweiz.

Eine Hauptrolle spielte zunächst Simon Josef Nockin eine ähnliche Rolle, wie später in Würzburg der Schützling Franz Ludwigs, Georg Adam Gätschenberger. Später scheint allerdings sein Stern im Sinken gewesen zu sein, denn Serger schreibt 1753 von ihm, er sei ein fremder, unbemittelter Mann, „der seinen auf das Mainzer Merkantile gerichteten Willen durch den Malmedier Lederhandel schlecht erwiesen habe". Vielleicht hatte dieser fremde Mann ebenso wie der „fremde" Gätschenberger in Würzburg unter engherzigen Intriguen der Einheimischen zu leiden gehabt. Auf alle Fälle zeigt die äußerst eingehende Korrespondenz Nockins mit dem mainzischen Hofkanzler den ersteren als einen zum mindesten sehr intelligenten Mann.[1])

Die auf Reisen geschickten mainzischen Vertrauensmänner sollten nicht bloß Handelsbeziehungen anknüpfen, sondern namentlich auch zur Gründung von Fabriken im Mainzer Gebiet veranlassen.

Gleichzeitig wurden zu demselben Zwecke Aufforderungen und Anpreisungen in den Zeitungen erlassen. So finden wir z. B. in der Lütticher „Liège, Elite des Nouvelles" vom 30. August 1747 nachfolgende für die ganze Thätigkeit sehr bezeichnende Notiz, beziehungsweise Annonce:

„Son Altesse Electorale de Mayence a depuis peu fait savoir, et il a été même annoncé de sa part dans les nouvelles publiques que tous négocians, artisans et gens de profession, même étrangers, qui voudraient s' établir dans le territoire de Mayence, principalement le long du Rhin et du Meyn, et surtout dans la ville de Höchst, proche la ville Imperiale de Frankfort, pour y commercer et exercer leur art et profession, y ayant un coche d'eau fort commode qui y arrive de Mayence et y retourne tous les jours, y recevraient toute protection et assistance possible, en cas qu'ils viennent s'y établir et professer leur art, commerce ou négoce. On a deja pris, par ordre de sadite Altesse Electorale tous les arrangemens et mésures convenables pour qu'ils y soient bien venus, et il a été ordonné d'y preparer tout le terrain et places convenables. Ceux qui vou-

---

1) Diese Korrespondenz verdient übrigens im Interesse der Mainzer Lokalgeschichte sicherlich noch eine eingehendere Verarbeitung, als sie an dieser Stelle gegeben werden kann.

dront y venir, n' auront qu' à s' annoncer à temps auprès de la Commission Electorale des Commerces, et ils en recevront toute la satisfaction a laquelle ils doivent s' attendre."

Die Kommerzienkommission beschränkt sich jedoch nicht bloß auf Versprechungen, sondern ist auch in Wirklichkeit äußerst entgegenkommend. Während auf der einen Seite durch einen bewundernswerten Eifer im Korrespondieren Kaufleute herangezogen und besonders auch zur Übersiedelung nach Mainz veranlaßt werden, finden auf der anderen Seite alle Beschwerden, welche der Kommission vorgebracht werden, Prüfung, alle Wünsche der Interessenten auf das bereitwilligste Berücksichtigung.

Was die einzelnen Handelszweige anlangt, so können wir hier nicht alles aufzählen. Besonders der Tuch- und Lederhandel sollte den Grundstock für die neue Handelsbedeutung der Stadt Mainz bilden. Namentlich die Industrie zu Malmedy sollte zu Niederlagen in Mainz veranlaßt werden, und ist besonders Nockin in dieser Richtung sehr thätig. Außer dem Leder ist es dann der Handel mit Sammt- und Seidenstoffen, und der mit Leinwand und Tuch aller Art, welcher „poussiert" wird. Den Tuchfabrikanten zu Verviers wurde sogar das Versprechen gegeben, daß man ihnen zuliebe keine eignen Tuchfabriken im Mainzischen errichten wolle, wenn man nur den Handel mit ihren Fabrikaten erhalte. Über die Heranziehung des Blechhandels ist ein eigner Akt vorhanden, enthaltend eine genaue Spezifikation der Koburgischen Blechfabrikation, eine Darstellung der Fabrikate und ihrer Kosten, Bemerkungen über die sonstige Blechwarenindustrie in Deutschland zu Bayreuth, in Suhl und Fichtelberg. Dabei wird gelegentlich bemerkt, die suhlsche Industrie müsse ein Hauptfaktor werden für den Mainzer Mainhandel mit Bamberg und Nürnberg.

Auch der Geldhandel und das Bankwesen wurden um so mehr gehoben, als bei der beständigen Eifersucht gegen Frankfurt gerade in diesem Punkte noch sehr viel geschehen mußte. Auch wird die Errichtung einer Börse beschlossen und werden einige Bankiers nach Mainz gezogen.

Wegen des Importgeschäftes war Löw in Emden thätig und hatte dort seinen Sohn postiert, welcher den Import von wollenen, seidenen, goldenen und silbernen Waren, Porzellan, dann von Spezereiwaren, besonders Thee und Kaffee nach Mainz zu betreiben begann.

Der Kurfürst erteilte ferner an verschiedene Kaufleute und Fabrikanten von Malmedy, Verviers, Lüttich und anderen Orten den Titel eines Kommerzienrates, um „bei dem bekannten französischen Ehrgeiz" die Leute zu animieren. Gerade diese Kaufleute seien es gewesen, welche die Messe zu Botzen in jüngster Zeit so sehr in Flor gebracht hatten.

Serger schlug vor, in Mainz zwischen den beiden Jahresmessen „beständige Niederlagen von Kaufmannswaren en gros" zu errichten. Ebenso sollen auch auswärtige Fabriken veranlaßt werden, das ganze Jahr hindurch offene Niederlagen unter Aushängung eigner Schilde in Mainz zu halten. Solange dies nicht geschähe, verblieben trotz der Messen die Mainzischen und die benachbarten Kaufleute immer noch in Konnexion (Kreditverhältnis ꝛc.) mit Frankfurt und würden demzufolge auch die Frankfurter Messe lieber besuchen. Auch sollten die im Erzstift mit Fabriken privilegierten Fabrikanten künftig ihren Handel nicht mehr zu Frankfurt etablieren dürfen. Serger meint, ohne ernsthaften Großhandel seien die zwei Mainzer Messen immer nur große Jahrmärkte, welche ein paar Tage dauerten. Die Intention, Mainz zu einer Handelsstadt zu machen, aus welcher das Mainzer Land und mit der Zeit auch das benachbarte seine Bedürfnisse beziehe, werde auf diese Weise nicht erreicht.

Die Mainzer Regierung gab sich thatsächlich alle Mühe für die Errichtung von Niederlagen. Die Hanauer Porzellanfabriken erhielten drei Jahre freien Ein- und Ausgang und in dem sogenannten „Paradies" ein Gewölbe kostenlos zur Verfügung gestellt. Heilbronner Fabriken von Trink- und Medizingläsern sollen gleichfalls privilegiert werden, ebenso für ihre sonstigen Gattungen von Flaschen; ferner soll böhmisches Scheibenglas, von dem in Frankfurt große Niederlagen seien, zum Handel herangezogen werden, vorausgesetzt, daß nicht die Lohrer Glaswerke die Ware zu demselben Preis fertigen.

Die Regierung beschließt die Errichtung einer Salzniederlage in Mainz, von dem hanauischen Salzwerke in Nauenheim und den Abschluß eines Salztraktats mit dem Hessen-Hanauischen Hof.

Dadurch soll der Stadt Frankfurt dieser Handelszweig entzogen werden, desgleichen soll von der Hofheimer Weißblechfabrik eine Niederlage nach Mainz kommen, während bisher von dieser Fabrik ebenso wie von den Lohrer Glaswerken die Stadt Frankfurt alle Erzeugnisse aufgekauft habe.

Die Niederlage der kurfürstl. Glas- und Spiegelfabrik in Lohr soll jetzt, „nachdem sie in der Welt genug berühmt ist", ganz von Frankfurt weg nach Mainz verlegt werden. Der Handel dieser Niederlage sei so bedeutend, daß dieselbe vermutlich eine ganz neue Belebung des Wechselhandels mit auswärtigen Staaten in Mainz zur Folge haben werde. Zunächst wird aber die Spiegelniederlage in Frankfurt belassen und nur die Scheibenglasniederlage nach Mainz verlegt.

Auch von der Papierfabrik in Lohr wird die Fabrikniederlage von Frankfurt nach Mainz verlegt.

Mit der Fabrikation der zum Kupferstechen nötigen schwarzen

Farbe beschäftigten sich zwei Fabrikanten im Rheingau, welche dieselbe aus den Drusenklumpen verfertigten. Verschleißt wurde diese Ware durch das Haus Varrendrap in Frankfurt, welches diese Farbe bis nach England und Rußland versandte. Auch von diesem Artikel wurde nun eine Niederlage in Mainz errichtet.

Die Buchdrucker hatten bisher ihre Buchstaben und das Schreibpapier von der Frankfurter Messe bezogen. Ersterer Artikel soll nunmehr direkt von Nürnberg geliefert werden.

Das Papier für den Hof wurde bisher von Nicklas Häußler in Basel bezogen. Von nun ab soll eine ständige Papierniederlage in Mainz errichtet werden. In Bezug auf holländisches Papier wurde direkt mit dem Hause Dietrich Schmit in Amsterdam in Verbindung getreten, um auch hierin Frankfurt zu umgehen.

Die Porzellanfabrik in Höchst wurde veranlaßt, künftig ihre besten Waren an die Mainzer Niederlage zu liefern und nicht, wie bisher, ihre geringsten.

Für holländische Spezereiwaren existierte bereits das Großhandlungshaus des Kommerzienrats Rossy. Dasselbe hatte auch einen bedeutenden Wechselhandel bis in die weitesten Länder.

Für das Wachs war bezeichnender Weise noch keine Handlung in Mainz, trotzdem der Konsum desselben für den Hof, für die Kirchen, für den Dom und bei dem gesamten Adel ein sehr bedeutender war.

Auch eine Eisengroßhandlung von Hangrost und Seebach, eine Tuchhandlung des „Masten von Eiben", eine Niederlage der Taschner von Erfurt fallen hinsichtlich der Gründung ebenfalls in diese Zeit.

Eine Niederlage von drei bis vierdrähtigem Erfurter Zeug wird bei dem Stadthauptmann Fiereck errichtet. Der Straßburger Oberlederfabrikant Hetzel übertrug eine Niederlage von allen Sorten farbigen Leders dem Josef Nockin. Der Zeugfabrikant Grützel hatte die Mainzer Messe zweimal besucht, wurde deshalb sehr favorisiert und zum kurfürstlichen Kommerzienrat ernannt. Ein anderer Zeugfabrikant Lendre von Hessen-Kassel, der die Messen persönlich besuchte, wird ebenfalls begünstigt.

Das Bestreben, dauernde Warenniederlagen oder Engros-Geschäfte in Mainz zu gründen, ging von der ganz richtigen Anschauung aus, daß ohne solchen Handel auch die Messe nicht wahrhaft florieren und dem Eigenhandel und der Industrie des Landes leicht mehr Schaden als Nutzen bringen könne.

Schon Andreä hatte dieses Verlangen nach einer „beständigen Universalmesse" gestellt und in seiner Denkschrift folgendes ausgeführt:

„Die hin und wieder stabilirten Messen unserer alten Vorfahren

waren in solchen Städten gleichsam das Centrum, woselbsten Sie den Ueberfluß mit dem Mangel vice versa gegen einander vertauschten und so lange Sie dieses thaten, blieben Sie gegen einander wahrhaftige gute Freunde, dahingegen die mehrsten heutiges Tages florirenden Messen gemeiniglich, und wie die Erfahrung bezeiget, fast mehr von Feinden als von Freunden frequentiret werden und uns eine unglaubliche Menge unnötiges Zeug über den Hals und das Geld dafür zu derer Teutschen äußersten Ruin aus dem Lande schleppen. Dieses zu vermeiden ist mein Vorsatz, eine beständige universal-, Jahr ein, Jahr aus fortwährende Messe und daraus gleichsam folgendes perpetuum mobile derer Unterthanen, nemlich eine solide Handlung zu Meyntz, Erfurth und auf dem Eichsfeld an die Hand zu geben, und dieses wird verhoffentlich dazu dienen, daß die gewöhnlichen Special-Messen zu Meyntz sich vor andern distinguiren, mit guten Succo unterhalten werden, auch dereinst durch Erfurthische und Eichsfeldische Manufakturen ihren Splendeur vermehren können."

Andreä fürchtet keine Einwände und keine Hindernisse. [1]) Desgleichen hofft Andreä mit Bestimmtheit, daß Mainz die Konkurrenz der Stadt Frankfurt mit der Zeit besiegen werde.

Die Messe selbst wurde also stets nur als ein Glied in dem System der handelspolitischen Maßnahmen betrachtet und nicht auf die Erzielung eines möglichst großen Meßverkehrs allein das ganze Streben gerichtet.

An Verordnungen über spezielle Einrichtung der Mainzer Messen fehlte es nicht. Die wichtigsten derselben wurden an allen holländischen Handelsplätzen und auf den Börsen verteilt. Berühmte Handlungshäuser erhielten dieselben durch mainzische Agenten persönlich überbracht und wurden bei dieser Gelegenheit so lange bearbeitet, die Mainzer Messe zu beschicken, bis sie zusagten.

Der Fürst hatte ferner durch Zollbefreiungen und andere Meßgerechtigkeiten die Messe zu beleben gesucht. [2]) In Bezug auf Privilegien wurden die „großen Handelsstädte" Wien, Köln, Botzen u. a. zum Vorbild genommen.

Die freie Religionsübung wird vielfach als conditio sine qua non für eine florissante Messe verlangt. Auch in dieser Beziehung wurden Zusagen gemacht, wenn auch nicht sehr präzise. Es wird hierzu die

---

1) „Denn so Jemand einwenden wollte, daß in der Stadt Coblentz ebenfalls eine Messe angelegt worden seye, welche auf eben den Tag, als die Mayntzer Lätare-Messe ihren Anfang nimmbt, (daraus man zwar ohngefähr abnehmen kann, wie es gegen diese Letztere gemeynet ist) der wird sich bescheiden zu glauben, daß es nur auf ein kleines Certamen unter denen Kaufleuten Selbst ankomme."

2) Die Meßbesucher wurden z. B. auf 3 Jahre vom Pfundzoll befreit.

Thatsache konstatiert, daß in diesen Dingen sogar der italienische Kirchenstaat liberaler sei, als bisher Kurmainz.

Um die Grossierer, welche bislang die Frankfurter Messe besuchten, für Mainz zu gewinnen, wurden zunächst sechs „kundige" Kaufleute, welche der französischen und italienischen Sprache mächtig waren, unter dem Eid der Verschwiegenheit zur Frankfurter Messe geschickt. Diese mußten („nach Art des Vorkaufs") an allen Gassen, Buden und Gewölben sich alle Namen der Grossierer oder Kompagnieen, von denen die Waren herstammen, aufzeichnen und so sich eine Universalliste von allen zu Frankfurt „aus fast ganz Europa" zusammenkommenden Grossierern und Fabrikanten verschaffen. Die Grossisten, welche die Mainzer Messe dann wirklich besuchten, mußten einer Verordnung zufolge auch zwischen den Messen begünstigt werden, damit dieselben der Mainzer Messe erhalten blieben. Die von den Grossisten durch die Mainzer Krämer zwischen den Messen verschriebenen Waren mußten erst an das herrschaftliche Kaufhaus zu Mainz adressiert werden und wurden erst durch dessen Vermittelung den verschreibenden Krämern abgegeben. Viele Krämer bezogen jedoch ihre Waren immer noch von anderen Grossisten, welche die Mainzer Messe nicht besuchten und in Mainz keine Niederlage hatten; sie kauften vor der Meßzeit ein und schmuggelten die Waren während der Meßzeit, da alles unter dem Namen „Meßgut" passierte, durch.

Serger schlug nun dem Fürsten die Stempelung aller Waren vor, um den ganzen Einkauf besser dirigieren zu können. Bisher sei die Stempelung bereits den Landkrämern gegenüber zur Verhütung von Unterschleifen auf das wirkungsvollste durchgeführt worden. Die Mainzer Stadtkrämer seien an Zahl viel geringer als die Landkrämer, es werde zwar die allgemeine Stempelung einige Mühe und Kosten verursachen und die Mainzer Stadtkrämer würden sich widersetzen. Der Sergersche Vorschlag scheint Beifall gefunden zu haben, und wurden nun wohl auch alle städtischen Krämerwaren gestempelt. Da diese Maßregel für die Landkrämer bereits durchgeführt war, ferner, wie wir sahen, der Bezug von Waren zwischen den Messen nur durch Vermittelung und Attestirung des Kaufhauses ermöglicht war, so sehen wir also thatsächlich nunmehr den ganzen Mainzer Handel unter der Direktion der „Herrschaft".

Daß man dabei auch auf die Vermehrung der Einkünfte und auf die Verhütung von Unterschleifen auf diesem Gebiete bedacht war, läßt sich denken. Früher war lediglich das Mainzer Marktschiff angefüllt gewesen mit fremden Gütern für fremde Leute. Dieser Verkehr trug nur Einiges an Speditionsgebühren ein, dann die Niederlags-, Krahnen- und Umschlagsgebühren. Durch Belebung des Eigenhandels jedoch

hoffte auch der Fiskus nicht mit Unrecht auf seine Rechnung zu kommen. Die Kontrolle wurde verschärft und im übrigen in Bezug auf Abgaben „auf genaue Parifikation mit den Frankfurter Usancen" gesehen.

Auch der Hof selbst wurde in den Kreis der Handelspolitik gezogen. Die Hofhaltung durfte nämlich nur mehr von solchen Mainzer Kaufleuten kaufen, welche nachwiesen, daß sie ihre Einkäufe nur bei den die Mainzer Messe besuchenden Grossisten zu machen pflegten.

Ein anderer Gegenstand der Beratung innerhalb der Kommerzienkommission und der Regierungsfürsorge waren die die Messe besuchenden auswärtigen Krämer. In dieser Beziehung wurde beschlossen, darauf zu halten, daß die Messe künftig nur von Grossisten besucht wurde und nicht von fremden „Ausschneid-Krämern", welche nur den Detailverkauf betrieben und dadurch die einheimischen Krämer schädigten. Jedoch konnte ein Verbot, die Mainzer „freye Messe" zu besuchen, an die Krämer noch nicht erlassen werden, da ja viele erzstiftliche und pfälzische Krämer die Messe besuchten „welche ein großes Geschrei erheben würden". Allein die Frankfurter jüdischen Ausschneidkrämer, welche allein mehr als 20 000 fl. in Mainz umsetzten, sollten etwas eingeschränkt werden. Bisher hatten sie in der Schustergasse und in der sogenannten vorderen Marktgasse ihre Läden gehabt und alle Fremden, die zu den Meßbuden gingen, angerufen und dadurch manchen von dem Einkauf auf der Messe selbst abgehalten. Diese Krämer sollten künftig in die Gewölbe, welche von christlichen Grossisten nicht bezogen wurden, untergebracht werden.

Eine außerordentliche Beeinflussung des Handels durch die Direktion der Herrschaft finden wir in den Bestrebungen für gemeinsamen Bezug der Waren.

Am ausführlichsten über diesen Gegenstand ist die Denkschrift von Weiß. Es wird verlangt, daß Mainz ein ebenso reichhaltiges Warensortiment in seinen Mauern biete, wie Frankfurt, und an Vorrat wenigstens den $^1/_3$ oder $^1/_2$ Teil des Frankfurter Sortiments. Der geringste Krämer führe in seinem Laden 2—300 Sorten Waren und wolle dieselben an einem Orte von den Grossisten kaufen. Ohne Garantie der Abnahme ihrer Waren würden aber die Grossisten nicht kommen. Einzeln seien die Mainzer Kaufleute nicht im stande den Vorrat für eine Landmesse herbeizuschaffen.

Es soll also zunächst die gesamte Warenkonsumtion der Stadt Mainz und der erzstiftlichen Lande aufgenommen werden und zwar sowohl in den ober- wie in den untererzstiftlichen Landen, ebenso für die domkapitelschen Orte, auch für Bingen. Es pflege jeder Krämer 14 Tage bis 3 Wochen vor der Messe seine „boutique" wohl zu betrachten und die Bücher zu durchzuschauen nach den Waren, welche

zwischen den Meßzeiten verlangt wurden und nicht oder nicht mehr vorhanden waren; dann schreibe er alles in sein Meßbüchlein und bemerke hierzu den Namen des Grossisten, bei dem er kaufen wolle. Dann kaufe er in Frankfurt oder Leipzig seine Waren und, wenn es auch 1000 verschiedene Arten seien, Stück für Stück ein bei den verschiedenen Großhändlern.

Die Kommerzienkommission ordnet nun an, daß alle Krämer diese ihre Meßbüchlein mit Angabe der Quantität, der Qualität, des Preises, des Grossierers und des Fabrikationsortes unter fernerer Beifügung ihrer 2 letzten vorjährigen Meßbüchlein einzureichen hätten. Die Richtigkeit seiner Angaben mußte der Krämer beeidigen.

Hierauf wurden kundige Leute damit beauftragt, diese Enquête zu verarbeiten und eine Generalrubrik aufzustellen. Diese Tabellen wurden dann in Druck gegeben und verteilt.

Auch die Zünfte wurden vernommen und gaben kund, welche Waren sie das Jahr über brauchten und von welchen sie eine Niederlage wünschten.

Durch die Kommerzienkommission wurde dem Krämerstand wiederholt aufs strengste bedeutet, daß er seine Einkäufe künftig nur auf den Mainzer Messen machen und die etwa fehlenden Waren nur von Grossisten und Fabrikanten beziehen dürfe, welche die Mainzer Messe besuchten; es wurde ihnen ferner strenge untersagt, in Frankfurt einzukaufen. Das Kaufhaus müsse genau wissen, was jeder Krämer brauche. Der Krämer könne sodann auf ein Zeugnis hin die notwendigen Waren im Kaufhaus empfangen.

Damit die Mainzer Kaufleute ihre Waren wohlfeiler oder wenigstens nicht teurer als die Frankfurter verkaufen, ordnet die Mainzer Regierung an, daß „nach dem Frankfurter Vorgang" ein allmonatlicher Kurs oder Warenpreis festgesetzt werde. Zu diesem Behufe holt die Regierung Erkundigungen ein bei ihrem Residenten in Frankfurt. Dieser antwortet, daß in Frankfurt keine allmonatliche Kursfestsetzung stattfinde, daß weder im Kaufhaus noch in den Wagen irgend welche offizielle Preistaxen bestünden. Er müsse also den Preis zu eruieren suchen, wie er sich in Frankfurt stets von selbst bestimme, nämlich „nach Maßgabe der überführten Waren und der einschlagenden Witterungen".

Die außerordentliche Bevormundung des Handelsstandes in Mainz wird uns begreiflicher, wenn wir bedenken, daß derselbe der Erziehung noch sehr bedurfte.

Der bisherige Mainzer Handelsstand, über dessen Geringfügigkeit in der ersten Hälfte des 18. Jahrhunderts wir einleitend einige Zahlen angegeben haben, zerfiel nach einer Einteilung der Kommerzienkommission in drei Klassen. Es waren dies: 1) die ordentlichen und gelernten

Kaufleute, „meistenteils Faktors und Italiener“; 2) die ungelernten Kaufleute; 3) die unbemittelten Krämer.

Die einheimischen Kaufleute sollen auf Beschluß der Kommerzienkommission durch Aufnahme von Fremden zu erhöhter Thätigkeit angespornt werden. Weiß verlangt in seiner Denkschrift, daß die Mainzer erst einmal die Handlung ordentlich erlernen und sich prüfen lassen sollen. Die Jesuitenväter sollen darauf sehen, daß alle Schüler künftig die deutsche Orthographie erlernten. Den besten Mainzer Kaufleuten fehle die Praxis in den berühmten ausländischen Kontors und deshalb der Mut zum direkten Import von Waren aus fremden Ländern.[1])

Serger schlägt vor, man solle solchen Mainzer Kaufleuten, welche von auswärtigen Grossisten (nicht Frankfurtern, „welche selbst sehr oft nur Komissionshandel treiben“) Waren in Kommission nehmen, bestimmen, dieselben nie im kleinen oder ellenweis, sondern nur stückweis oder dutzendweis zu verkaufen. Auf diese Weise könnten allmählich die bisherigen Händler zum Teil zum Grossieren übergehen, während

1) Andreä sagt, die Durchführung der großen Pläne der Regierung „erfordert solche Negotianten, die das Handwerk erst gelernet haben, denn diejenigen, welche mit dem Mayntzer Marktschiffe nach Frankfurt fahren und von da allerhand Waren zurückführen, diejenigen, welche von Erfurt nach Naumburg oder Leipzig gehen, auch die, welche von dem Eichsfelde nach Braunschweig reisen und daselbst mit Erkaufung derer Waren-Emplettes machen wollen, sind diejenigen rechten Israeliten nicht, welche dem Publico etwas zum Vorteil unternehmen, sondern sie sind solche Subalternen, welche den Beutel fremder Subalternen spicken und in einem Lande beständige Teuerung unterhalten, inmaßen die größten und vornehmsten Kaufleute selten auf die Messe ziehen, sondern mehr von dem Mittelmanne bezogen wird, welcher jenen selbst abzukaufen pfleget und also schon selbst einen ziemlichen Profit zahlen muß. Sondern ich habe einen solchen Mayntzer Kaufmann zu meinem Augenmerk, welcher als ein Chamäleon alle Farben annehmen muß, id est ein solcher muß alle Nationen in seiner Person vorstellen können und eben die Vorteile dem Publico zuwenden, als wenn alle Nationen auf der Messe wirklich zugegen wären; wenn er sich also qualifizieret und zum Exempel die Korinthern oder kleinen Rosinen aus Zante, Keffalonia oder Natolien, die blauen oder großen Rosinen aus Malaga oder auch die Traubenrosinen aus Venedig, die Provintz-Mandeln aus Marseilles, die Valentzmandeln aus Alicante, sevillisches Baumöl aus Kadix, das puglische Baumöl aus Gallipoti, das delikate weiße und sogenannte Provenzeröl respektive aus Aix und Genua, das Juchtenleder aus Petersburg, Grünspahn aus Montpellier, Holländische Waren aus Holland, Englische aus England, und so weiter, eine jede Ware aus ihrem ersten Ursprung herholet und einkaufet, so kann ein solcher Kaufmann nicht nur alle Vorteile sich und dem Publico dadurch gewiß versprechen, sondern würde auch alle Franzosen, Holländer und Engländer nicht weniger auch die Herren Coblentzer und Frankfurther verlachen, welche sich wollten gelüsten lassen, dergleichen Waren neben Ihm zu verkaufen, weilen diese alsdann ungleich mehrere Kosten als Reisegeld, Fracht- und Gewölbzins verwenden müssen, als er gegentheils nichts nöthig hat, sondern alles menagruser anstellen kann.“

diejenigen, welche Krämer blieben, auch noch ihre Nahrung fänden. Auch die Faktors oder Spediteure müßten erst zum Großhandel erzogen werden. „Es müssen aber vor allem die begüterten Mainzer Faktors ‚viritim‘ vorgenommen und dahin angefeuert werden, daß ein jeder sich entweder zum Provisions- oder Kommissionshandel verstehe. Dann werden die ohnehin schon die Messe besuchenden Grossisten keinen Anstand haben, diesen Kaufleuten ihre Waren dauernd in Kommission zu geben.“

Es sei sehr notwendig, meint Serger weiterhin, daß in Mainz nicht bloß eine Kommerzienkommission, sondern wie in Straßburg und an berühmten Handelsplätzen aus dem Handelsstand ein Corps de marchands von 7 Personen errichtet werde. Dazu müßten die Geschicktesten und vor allem der Kaufhausmeister Löw genommen werden. Diese sollen wöchentlich eine Session auf der alten Münze halten und den kurfürstlichen Kollegien Gutachten abgeben.

Die Mittel zur Hebung und Bildung des Handelstandes ebenso wie die besten mit besonderer Begünstigung der Regierung errichteten En gros-Niederlagen erreichten ihren Zweck schon deshalb nicht voll und ganz, da die Mainzer Krämer alles aufboten, um den Großhandel nicht aufkommen zu lassen. So wurde Bernhard Nodalle aus Würzburg, welcher eine große Niederlage von Seide, Kattun und dergl. in Mainz etablieren wollte, wieder vertrieben und eröffnete sein En gros-Geschäft in Mainz nicht, sondern trieb von auswärts den Handel im Erzstift. Die Niederlage in der Stadt Mainz selbst, womit die Aufnahme in den Handelsstand mit einer Reihe von Begünstigungen verknüpft war, vermied er deshalb, weil die Krämer drohten, ihm insgesamt bei der Messe nichts mehr abzukaufen, wenn er eine ständige Niederlage in Mainz errichten würde.

Die Mainzer Krämer setzten den Absichten der Regierung Widerstand entgegen, wo immer sie konnten. Als durch die Initiative der Ratsverwandten Vogt und Trapp und des Kaufhausmeisters Löw eine Niederlage von wollenen, seidenen und dergl. Waren errichtet war, da bestanden die Kaufleute und Krämer, welche die Niederlage übernahmen, darauf, ihre Waren nach wie vor im Detail abzugeben, so daß die andern Krämer, welche bei ihnen kauften und kaufen mußten, nur mehr zahlen mußten, als bei ihren früheren direkten Bezugsquellen. Die Absicht der Regierung wurde also in vielen Fällen vereitelt.

Auch als die Berchtesgadener Holzwarenfabrikanten, die bereits auf den Messen zu Frankfurt, Leipzig und Wien eine bedeutende Rolle spielten, nach Mainz kommen wollten und von der Regierung einen Verschlag im Kaufhaus kostenlos angewiesen erhielten, da setzten es die

Mainzer Dreher und Holzwarenkrämer mit großem Aufwand von Agitation durch, daß dieser Zuzug unterblieb.

Serger hatte in seiner Denkschrift empfohlen, um den Mainzer Bürgern den „Geist der Großhandlung" einzupflanzen, solle man sie in einer Handlungskompagnie vereinen, namentlich die Faktors, welche nicht gerne aus ihrer Sphäre heranträten, seien dadurch zu wirklich nützlichen Kaufleuten herauszubilden. Auch weniger bemittelten Leuten solle Gelegenheit geboten sein, an der Handelskompagnie ihr Geld anzulegen.

Die Kompagnie soll sich direkt mit holländischen Importeuren in Verbindung setzen. Die Mainzer sollten die herrliche Lage ihrer Stadt hergeben, die Holländer das Kapital. Auf diese Weise solle Frankfurt brach gelegt werden.

Bei dieser Gelegenheit wird als Hauptaufgabe der Regierung hingestellt, die Mainzer Kaufleute schließlich von den „holländischen Grossierern aus erster Hand" wieder unabhängig zu machen und auf diejenigen Mainzer Kaufleute, welche immer noch an ihren holländischen Kommissionärs „hängen blieben", einen Druck auszuüben. Die Kompagnie, von holländischem Kapital und Unternehmungsgeist befruchtet, soll auf die Mainzer Kaufleute vom alten Schlage welche aus „Unbegriff" oder „Unkräften" aus „Timitidät oder Gemächlichkeit" den Handel verfallen ließen, „inspirierend und animierend" einwirken. Einige holländische Kaufleute ließen sich „wegen der herrlichen Lage der Stadt" persönlich in Mainz nieder, und wurden denselben vom Fürsten große Privilegien bewilligt.

Mit Hoflieferungen für Mainz, Mannheim, Koblenz und Bonn wurde dieser neue Mainzer „direkte Properhandel" der Kompagnie eröffnet. Wie weit die „herrschaftliche Fürsorge" sich erstreckte, geht daraus hervor, daß die Regierung bei dieser Gelegenheit den Gedanken faßte, für den Fall, daß keine freiwilligen Einlagen in die Handlungskompagnie erfolgen sollten, die Beiträge der Unterthanen eventuell zwangsweise beizutreiben, „wie es Joh. Philipp v. Schönborn dem römischen Reiche hinsichtlich einer Reichskassa vorgeschlagen".

Die Stellen der Faktors seien dann von der Herrschaft zu besetzen. Weiter konnte man in diesem staatssozialistischen Fahrwasser wohl nicht mehr gehen, namentlich nicht auf einem Gebiete, das der staatlichen resp. „herrschaftlichen" Zentralisation seinem ganzen Wesen nach so fremd ist, wie gerade der Handel.

Dies alles geschah in dem Bestreben, das drückende Übergewicht Hollands einerseits und der freien Reichsstadt Frankfurt anderseits zu beseitigen oder doch zu erschüttern. Schon in der Denkschrift von Weiß wird dies als Ziel hingestellt. Mit oft recht warmen Worten

wird dargelegt, wie Mainz immer in den Kriegszeiten habe bluten müssen, während die Stadt Frankfurt seit verschiedenen Jahrhunderten sich zum Meister des Kommerziums gemacht habe und auf ihre Nachbarin mitten in ihrer Bedrückung mit Hochmut herabgesehen habe. Unter der Protektion der deutschen Grenzfestung Mainz habe Frankfurt die fremden Völker in den reichsständischen Ländern übel hausen lassen, selbst aber ihre mitgebrachten Gelder und die „ganze Substanz der deutschen Nahrung an sich gezogen und mit ihren großen Niemand kontribuierenden Bankiers sich bereichert", woraus dann erfolgt sei, daß ihre alljährigen Intraden sich fast höher als die der einzelnen Kurfürstentümer erstreckten. Kaiser Friedrich II., der den unter Karl dem Großen in Mainz gehaltenen Reichstag nach Frankfurt verlegte, habe mit den dadurch herbeigezogenen fremden Völkern den ersten Grund zur Frankfurter Messe gelegt. Später sei die Stadt durch eine ganze Reihe von Privilegien gefördert worden.

Trotzdem wurde die Hoffnung, gegen Frankfurt wieder emporzukommen, nicht aufgegeben. Auch der König von Preußen habe durch seine Energie in seinem Lande mehrere Messen ganz neu errichtet und alte Handelsplätze in den Schatten gesetzt.

Allein darüber war man sich schon zu Beginn der ganzen Bewegung im Jahre 1746 klar, daß man ohne eine Vereinigung mit anderen Ständen längs des Maines und des Rheines und insbesondere ohne die Mithilfe der drei rheinischen Kurfürsten und der mächtigsten „Mainstände" gegen die Frankfurter Übermacht nie aufkommen könne. Man glaubte deshalb nach dem Beispiel anderer Stände zu einer „Ära von Kommerzientraktaten" übergehen zu müssen, „durch welche allein die Städte Leipzig und Frankfurt ihr theatrum merkantile in vollkommenen Flor weltkundig gesetzt haben."

Die Thätigkeit der Mainzer Regierung auf diesem Gebiete war nun eine außerordentlich rührige.

Weiß hatte in seiner Denkschrift vorgeschlagen, man möge vor allem in aller Stille solche Fürsten und Herren zu einem Vertrage zu gewinnen suchen, welche ohne das Frankfurter Territorium zu betreten und ohne Umweg nach Mainz kommen können, z. B. den Landgrafen von Baden-Baden-Rastatt wegen seiner oberrheinischen Lande, den Landgrafen von Darmstadt, die Fürsten von Saarbrücken, den Fürsten von Rheinfels, die Salmischen Grafschaften, den Fürsten von Bamberg und Würzburg, die Hochstifte Worms und Speyer, den Herzog von Württemberg und die von Mainz abhängigen Feudalherrschaften. Mit dem Kurfürsten von der Pfalz solle man einen eigenen Kommerzientraktat abschließen. Man möge es namentlich

den Kurfürsten am Rhein gegenüber immer und immer wieder aussprechen: „Wie konnten nur die fürnehmsten Churfürsten am Rheine faßt vier ganze saecula zusehen, daß die Stadt Frankfurt den Kern der deutschen Nahrung namentlich der Commercii genossen, während sie zu den Reichsoneribus das wenigste beiträgt und von dem dasigen in der Stille und der Nahrung sitzenden Capitalisten kein Reichsstand das geringste emolumentum hatte."

Die Regierung beschloß, mit Zollbefreiungen und anderen Privilegien den Ständen gegenüber, ebenso wie den Privaten gegenüber bereits üblich sei, nicht sparsam zu sein. Die vollständige Gleichhaltung der Meßgäste mit den Mainzer Einwohnern wurde in Aussicht gestellt.

Von den fränkischen Ständen war Nürnberg durch die Kaufhausordnung ohnehin vom Pfundzoll befreit, ebenso Bamberg. Mit Würzburg werden Vertragsverhandlungen gepflogen, welche durch den Mainzischen Abgesandten Freiherrn von Köth in Würzburg geleitet werden. Ebenso sind Verhandlungen eingeleitet mit Ansbach und Bayreuth „wegen des hochbedeutsamen Umschlags- und Einladeplatzes Steft", mit Schwarzenberg wegen Breit, mit Löwenstein wegen Wertheim, mit Hanau und Isenburg, mit Baden-Baden, mit Baden-Durlach und mit dem Bistum Speyer.

Die wichtigsten Verhandlungen jedoch waren die mit den rheinischen Kurfürsten. Die Mainzer Regierung beschloß vor allem die Wiederherstellung der Leinpfade und die Herstellung der Straßen zur Anknüpfung von Verhandlungen zu benutzen und dann eine allgemeine Zollkonferenz einzuberufen. Auf dieser sollte sodann durch Zollprivilegien die Mainzer Messe begünstigt werden.

Der allgemeinen Zollkonferenz ging voran die Ausschreibung des rheinischen Zollkapitels [1]) durch Mainz, und auf eine diesbezügliche „Reaktion seitens Frankreich" [2]) gab die Regierung die Erklärung ab,

1) Dieses Zollkapitel hatte früher nicht die Anbahnung von Reform, sondern die Erhaltung der Gerechtsamen zum Ziel.

Wissel a. a. O. sagt hierüber und über die Reformbestrebungen im rheinischen Zollwesen folgendes:

„Ehe so vielerlei Interessenten vereiniget und zu Verminderung der Zölle bewogen werden, die doch ihrem wahren Interesse gar nicht zuwider wäre, weil die Vergrößerung der Schiffahrt den Zollherrn, wo nicht mehrere, doch ebensoviele Einkünfte als jetzt verschaffen würde, werden Jahrhunderte verfließen, oder vielmehr die Sache wird niemals zu Stande kommen, um so weniger, da die rheinischen Churfürsten 1402 ihre Zölle und andere Gerechtigkeiten auf dem Rhein betreffend in einen besonderen Verein getreten, die von den Kaisern in allen Kapitulationen konfirmiret werden."

2) Frankreich hatte natürlich das größte Interesse daran, die Rheinländer und ganz Süddeutschland in handelspolitischer Beziehung niederzuhalten, wie ja auch England in den ersten Jahrzehnten des 19. Jahrhunderts gegen den Zollverein arbeitete.

dieses Zollkapitel sei eine res mere domestica unter den zollvereinten vier rheinischen Kurfürsten und habe pro objecto allein die rheinischen Zölle zwischen Köln und Mainz.

Der Kölner Regierung wird — um die Quintessenz der Verhandlungen wiederzugeben — vor allem nahegelegt, daß sie an der Wiederaufnahme des Rheinhandels das größte Interesse habe. Köln speziell spiele zwar hinsichtlich des Landfuhrwesens keine Rolle, eine um so größere jedoch hinsichtlich der Schiffahrt. Mainz könne nicht glauben, daß den Kölnern „als sonst so eyfrigen Katoliquen Frankfurt dergestalt an das Herz gewachsen sei", daß sie nicht lieber die neue Mainzermesse besuchen wollten.

Mainz sei weit entfernt, der Stadt Frankfurt einen Tort anthun zu wollen, aber niemand könne es dem Kurfürsten von Mainz verübeln, wenn er bestrebt sei, seine Unterthanen und die Nachbarn von dem Frankfurter Monopol möglichst zu „enthalftern". Der Rheinstrom bezw. das Kommerz auf dem Rheine sei die große Schüssel, woraus mehrere essen könnten. Köln werde ebenso wie Mainz wieder zu seinem alten „Lustre" gelangen, wenn man gegen Frankfurt zusammenhalte.

Köln erklärte sich stets zu allen Verbesserungen der Verhältnisse bereit, doch scheint kein eigentlicher Vertrag zustande gekommen zu sein. [1]) Noch weniger war die Kurpfalz zum Anschluß an Mainz geeignet, da man dort gerade selbst mit der Förderung des Kommerzienwesens begonnen hatte.

Der jetzt auch emporstrebende Mannheimer Handelsstand hatte an den Kurfürsten von der Pfalz eine Vorstellung gerichtet, in welcher das Augenmerk der Regierung auf die neuen energischen handelspolitischen Bestrebungen des Mainzer Kurfürsten gerichtet wird. Dabei wird das Mannheimer Programm kundgegeben. Kurmainz ziehe zwar von der Kurpfalz fortwährend Vorteile, biete aber kein Äquivalent. Der Kurfürst von der Pfalz müsse deshalb unbedingt selbst ein herrschaftliches Lagerhaus für Wein, Tabak, Früchte u. s. w. errichten.[2]) Dieses dürften dann die Mainzer gleichfalls besuchen und benutzen, je-

1) Hüpeden a. a. O. erzählt hierüber wie folgt:

„An Versuchen soll es zwar nicht gefehlt haben, wenn das wahr ist, was man mir von einem vor Jahren gehaltenen Zollkapitel der vier rheinischen Kurfürsten gesagt hat. Und es ist nicht zu zweifeln, daß die rheinische Handlung sich daran viel Vorteile wird zu versprechen gehabt haben. Aber Streitigkeiten über das Direktorium, über den Sitz und andere Gegenstände von der Art sollen die heilsame Zusammenkunft bald wieder zerrissen haben, und ihre Wirkungen würden am Ende doch nicht allgemein gewesen sein, da man unterlassen hatte, das Haus Hessen und den König von Preußen zu diesem Kapitel mit einzuladen."

2) Mit dem Bau eines Lagerhauses in Mannheim war 1737 begonnen worden.

doch sollten sie sich dann der Kurpfälzischen Faktors und Spediteurs bedienen, ebenso wie die kurpfälzischen Unterthanen in Mainz hierzu gehalten seien.

Die Mainzer sollten also nunmehr ihre holländischen Waren auf eigene Rechnung an das Mannheimer Lagerhaus schicken, jedoch die weitere Handlung oder Spedition den Rhein und Neckar hinauf durch die Hände der Mannheimer Kaufleute und Spediteure gehen lassen. Auch sollen die Mainzer die zwei Mannheimer Hauptmessen besuchen, ebenso wie die Mannheimer die Mainzer besuchten. Man verspricht ihnen dieselbe Fazilität, die man selbst erwiesen bekommt.

Das war der Standpunkt der Mannheimer Regierung bei den Verhandlungen: man wollte die Freiheit des eigenen Handels ebenso wie Mainz wahren und nicht in Abhängigkeit von Mainz geraten.

Besonders wichtig für die rheinische Handelspolitik waren die Mainzischen Verhandlungen mit Holland wegen eines Handelsvertrages. Auch dieser Programmpunkt war in den Denkschriften bereits vorgezeichnet. Es wird nämlich in einer der Vorstellungen an den Kurfürsten im Hinblick auf den schweren Accis, der von Holland erhoben wurde, vorgeschlagen, einen Vertrag zu erwirken, demzufolge der Transit nach Mainz zollfrei sei.

An einer anderen Stelle heißt es, mit Geld könne man bezüglich der freien Passage durch Holland nichts erreichen, wohl aber durch bataillons auxiliaires, welche Holland sehr nötig habe. Alle diejenigen, welche sich hierzu hergäben, würden später sicherlich als patres patriae gefeiert werden. Wenn dadurch wenigstens soviel erreicht würde[1]), daß der Durchgangszoll nicht nach dem Werte, sondern nach dem Kollo abgenommen werde, könne man schon zufrieden sein.

Für die enormen Vorteile eines Handelsvertrags mit Holland werden an anderer Stelle einige Beispiele aufgeführt.

Wenn z. B. der Frankfurter oder Koblenzer Kaufmann die im holländischen Tarife vorgeschriebenen 9 fl. für eine eingehende, und 15 Stywers für eine ausgehende Ohm Rüb-, Lein oder Hanföl, also $5^1/_8$ Rthlr. Transitgelder bezahlen müsse, während die Mainzer Kaufleute befreit seien, so müsse sich naturgemäß der ganze Ölimporthandel dem Mainzer Platze zuwenden.

Die Mainzer Regierung stellt nunmehr vor allem einen Mainzischen Residenten in Holland an, nachdem auch Bayern, die Pfalz, Köln, Holstein, Wolfenbüttel, Württemberg und Baden-Durlach bereits einen Residenten für Holland aufgestellt hätten.

Mainz und Trier führen die Verhandlungen mit Holland gemeinschaftlich. Wie weit dieselben bezüglich eines Handelsvertrags zum

1) So stand es um die deutsche Nation im 18. Jahrhundert!

Ziele führten, entzieht sich leider unserer Kenntnis. Wir vermuten jedoch, daß, wenn auch der „direkte Handel mit Holland sich wesentlich steigerte, doch eine besondere Vergünstigung durch einen Vertrag nicht gewährt wurde, da wir keinen rechten Grund einsehen, warum Holland ein solches hochbedeutsames Privilegium gerade an Mainz hätte erteilen sollen, das ihm doch weniger Gegenleistungen bieten konnte als manche andere deutsche Staaten, und an dessen fernerer kommerzieller Abhängigkeit Holland das größte Interesse hatte.

Die für uns wichtigsten handelspolitischen Verhandlungen sind diejenigen, welche Mainz mit den Fürstbischöfen von Würzburg und Bamberg anknüpfte und aus welchen wir manches erfahren, was uns bereits bekannt ist.

Der Kaufhausmeister Löw tritt mit Kitzinger Schiffern in Unterhandlung über die Einrichtung der regelmäßigen Schiffahrt von Kitzingen nach Mainz. Die Kitzinger Schiffer machen geltend, daß bereits ein Marktschiff nach Frankfurt eingerichtet sei, doch könne leicht auch ein solches für Mainz eingeführt werden. Die Nürnberger hätten zugesichert, alle ihre Waren nach Kitzingen gehen zu lassen und sich des dortigen großen Lagerhauses zu bedienen unter der Bedingung, daß es niemals an der Schiffahrt fehle und daß die Spedition nicht verzögert werde. Der Fürst von Würzburg hat — wie der Mainzer Agent berichtet — in seiner Residenzstadt für diese Angelegenheit eine Kommission eingesetzt unter Zuziehung des Kitzinger Kommerzienrates Wahler, und es werde auch thatsächlich in Würzburg eifrig beratschlagt, wie der Handel wieder in Flor zu bringen sei. Löw berichtet ferner an den Hofkanzler, daß er die Kitzinger Schiffer sehr geneigt für die Mainzer Pläne gefunden habe.

Der Erfolg dieser Verhandlungen dürfte mit der uns bekannten ersten Einrichtung der direkten Schiffahrt von Kitzingen nach Mainz im Jahre 1746 in Beziehung gebracht werden; zu einem eigentlichen Handelsvertrag kam es jedoch nicht. In den fränkischen Hochstiften waren damals die traditionellen handelspolitischen Beziehungen zu Frankfurt noch so fest, daß man noch nicht wagen konnte, durch einen engen Anschluß an Kurmainz mit Frankfurt sich zu verfeinden.

Deshalb wird auch, wie wir später sehen werden, im Jahre 1765 von Mainz der Würzburgischen Regierung der Vorwurf gemacht, dieselbe habe in den 1740er Jahren die Mainzischen Versuche, den Mainhandel durch einen Vertrag zu heben, nicht unterstützt. Auf jeden Fall war es nur eine Ausrede, wenn der Würzburgische Hofrat, der 1765 in Mainz die Verhandlungen leitete, von diesen Mainzischen Anregungen der 1740er Jahre in den Würzburgischen Akten nichts finden zu können behauptete.

Auf die weiteren handelspolitischen Verhandlungen zwischen Mainz und den fränkischen Territorien, namentlich auch auf die hier gestreiften Verhandlungen des Jahres 1765 werden wir aus den Würzburgischen Regierungsakten schöpfend später noch zurückkommen.

Auf dem Gebiete der Rhein- und Mainschiffahrt geschah auch sonst noch mancherlei [1]) um diese Zeit. Die Rheinschiffahrt von Straßburg bis Köln war — wie bereits erwähnt — hauptsächlich in den Händen der Städte Straßburg, Mainz und Köln, und scheint zumeist — wenigstens im 18. Jahrhundert — eine Rangordnung unter den Schiffern dieser 3 Städte eingeführt gewesen zu sein. Sicher ist, daß die Zahl der Schiffer, welche den Verkehr von Station zu Station besorgen durften, eine beschränkte war. Jeder Schiffer kam erst dann zur Fahrt, wenn er eine volle Ladung beisammen hatte, 1000—2000 Zentner je nach der Größe der Schiffe und den verschiedenen Rheinstrecken. 1000 Zentner war die Sammelladung für den Mainz-Straßburger Verkehr, doch mußte dieselbe innerhalb 14 Tage im Mainzer Hafen zusammengebracht werden. Gelang das nicht, so war es unter den Zunftgenossen herkömmlich, daß der betreffende Schiffer eine Entschädigung aus der gemeinschaftlichen Kasse erhielt. [2])

Daß am Mittelrhein in den 1740er Jahren eine Rangordnung bestand, geht daraus hervor, daß die Mainzer Regierung den Fischern die Kapperfahrten verbot, nachdem dieselben immer mehr ihr eigentliches Gewerbe zum Schaden der Landesproduktion aufgegeben hatten, den eigentlichen Schiffern die Güter wegnahmen und die Mainzer „Steuerzunft" schädigten. Die Mainzer Schifferzunft erhielt durch die Handelsordnung von 1747 und durch die Kaufhausordnung vom Jahre 1759 eine neue Zunftordnung bezw. die alten Privilegien bestätigt. Zu heilsamen Reformen auf diesem Gebiete kam es nicht.

Die Mainzer Schiffahrt auf dem Oberrheine wurde eingeschränkt durch die energischen Bemühungen der kurpfälzischen Regierung, auch ihrerseits an Handel und Verkehr einen größeren Anteil zu erhalten. [3])

---

1) Bockenheimer a. a. O. und Quetsch a. a. O. Ein klares Bild über den Zustand der Rhein- und Untermainschiffahrt, sowie über die Aktionen der damaligen Schiffahrtspolitik kann jedoch auf Grund dieser Litteratur nicht gegeben werden. Die Angaben gehen vielmehr in manchen Punkten auseinander z. B. bezüglich des Bestehens einer Rangordnung und bezüglich des Mainzer Umschlagrechtes.

2) Von Köln rheinabwärts scheint dagegen die Schiffahrt freier gewesen zu sein, so daß neben den Holländern auch Köln und andere Städte des Niederrheins daran teilnahmen, und eine Rangordnung scheint dort nicht bestanden zu haben. Vergl. oben S. 120.

3) Um diese Zeit begann der Aufschwung Mannheims, welches damals nach der Schilderung der Reiseschriftsteller ohne Handel und Industrie war, so daß selbst Heidelberg dieser Stadt darin überlegen war.

Schon 1748 begannen die Verhandlungen zwischen Kurmainz und der Kurpfalz über die endliche Beilegung der langjährigen Irrungen bezüglich der Rhein- und Neckarschiffahrt.

In den Jahren 1749 und 1755 kamen dann auf Frankreichs Interventionen Verträge zu Stande.

Nach dem 1755er Vertrage mußte Kurmainz mit der Kurpfalz sein $^2/_3$ betragendes Anrecht der Rheinschiffahrt bis Straßburg teilen und behielt sonach nur ein Drittel (Köln besaß das andere Drittel), wogegen die Kurpfalz das von ihr schon 1658 anerkannte Stapelrecht der Stadt Mainz nicht beeinträchtigen und seine Unterthanen zur Befolgung desselben anhalten sollte. Die Fahrtverhältnisse für die Kurpfälzischen „Straßburger Fahrtgenossen" regelte eine besondere kurfürstliche Verordnung. Durch dieselbe wurde bestimmt, daß Schiffe, die 2000 Zentner Ladung erhalten hatten, unverzüglich ihre Reise antreten sollten. „Größere ungeheure Schiffe sollen abgeschafft werden." Die Beaufsichtigung über An- und Abfahrt, Laden, Beschaffenheit der Schiffe und über das Personal oblag dem Schaumeister.

Gleichzeitig mit der Kurpfalz rührte sich auch Straßburg, um sich einen noch größeren Anteil am Rheinverkehr zu sichern. Auch hier mußte Kurmainz Zugeständnisse machen.

Durch Vertrag vom Jahre 1749 [1]) erhielten die Straßburger Schiffer das Recht, zur Zeit einer jeden Frankfurter Messe, je 6 Wochen lang zwischen Frankfurt und Mainz ihre Waren selbst zu fahren. Dasselbe Recht hatten sie während des ganzen Monats Januar eines jeden Jahres.

Die in dieser Weise geregelten Schiffahrtsverhältnisse zwischen Mainz, Mannheim und Straßburg blieben im allgemeinen bis gegen Ende des vorigen Jahrhunderts bestehen [2]). Wie am Rheine, so wurde

1) Siehe Löper: Die Rheinschiffahrt Straßburgs.

2) Gegen Ende des vorigen Jahrhunderts erwuchs den Straßburger Schiffern eine so bedenkliche Konkurrenz durch eine in Kehl angelegte Rangfahrt, daß sie sich genötigt sahen, die Hilfe ihrer Regierung, die ihnen freilich nicht helfen konnte, anzurufen. Wie sehr zur selben Zeit auch die Mainzer zünftige Schiffahrt unter der Einmischung von unzünftigen Schiffern zu leiden hatte, mag daraus hervorgehen, daß von den 12 Mainzer Rangschiffen damals alle 4 Monate eines an die Rangfahrt kam. Die Kaufleute und deren Bedienteste ließen sich sogar durch Geschenke von Schiffsleuten bestimmen, den Letztern Ladung zu verschaffen. Als dieser Mißbrauch immer weiter einriß, sah sich die kurfürstliche Regierung 1793 veranlaßt, ein Verbot zu erlassen, nach welchem den Schiffsleuten die „kostspieligen Präsente" nicht mehr abgenommen werden durften. Es wurde im Jahre 1784 der Vorschlag gemacht, daß nach dem Beispiel der Straßburger Rangschiffer drei große Rangschiffe für sämtliche Mainzer Rangschiffer in Kompagnie zu halten und von demjenigen, welcher eine Rangfahrt zu thun hatte, jedesmal 80, 90, 100 Gulden „zur Bezahlung des Kapitals sowohl als der jährlichen Reparationskosten

auch das Mainzische Schiffahrtsmonopol am Untermaine Gegenstand zahlreicher Streitigkeiten und Verhandlungen.

Dieses Recht nahmen die Mainzer Erzbischöfe in Anspruch infolge von Belehnungen, die eine Oberherrschaft über den Main von Lohr bis an die Einmündung des Flusses in den Rhein begründet haben sollen.

Nominell blieb Mainz im Besitz der ausschließlichen Befugnis, Waren und Personen auf der Mainstrecke zwischen Mainz und Frankfurt zu befördern bis zum Jahre 1804, von welcher Zeit an den Frankfurtern das Recht eingeräumt wurde, täglich ein Marktschiff mit Personen und Waren nach Mainz abgehen zu lassen [1]).

Infolge der Verträge waren jedoch bereits die Straßburger für ihre Fahrten nach Frankfurt von dem Umschlag befreit und zahlten dafür die sogenannte Überschlagsgebühr. Auch die kurpfälzischen Schiffer fuhren vertragsmäßig ohne Umschlag den Main hinauf. Die meisten Anstände wegen des Umschlags gab es natürlich seitens der Stadt Frankfurt, namentlich wegen des freien Schiffsverkehrs zu und von der Frankfurter Messe.

Wie weit die Verhandlungen zwischen Mainz und den fränkischen Territorien die direkte Mainschiffahrt förderten, werden uns spätere Kapitel noch näher ausführen. In der hier ins Auge gefaßten Zeit hatte man ja — wie im vorigen Kapitel gezeigt — bereits einmal eine vollständig organisierte direkte Rangschiffahrt von Bamberg bis Mainz.

Eine Reihe noch nicht erwähnter Reformen traten nicht so direkt als Programmpunkte in der Handelspolitik hervor.

Es wird die Organisation eines Handelsgerichtes beschlossen, es werden regelmäßige Landkutschen für den Güterverkehr eingeführt z. B. 1750 von Mainz nach Mannheim. Durch Verordnung v. J. 1749 wird mit der planmäßigen Verbesserung der Landstraßen der Anfang gemacht. Eine Reform der kurfürstlichen Wag- und Accisordnung wird in Aussicht gestellt [2]). Andere Aktenstücke handeln von den Weinmärkten

ad cassam zu liefern sein möchten". Auch mit der Regulierung der Frachttaxen durch Verordnung versuchte die Mainzische Regierung eine Zeitlang der „geordneten Schiffahrt" aufzuhelfen. Über die analoge Entwickelung der „freien" Schiffahrt am oberen Maine während dieser Zeitperiode s. Kap. IV und V.

1) Bockenheimer a. a. O.

2) Über diese letztere Sache äußert sich Andreä wie folgt:

„Die Handlung hat sich seit anno 1631 und 1691 (in welchen Jahren besagte Waagordnung publiciret worden ist) dergestallt geändert, daß ich mich nicht entbrechen kann zu sagen, daß der Arme graviret, der Reiche soulagirt seye, ersterer muß auf seinen Häring 10—12% accis tragen helfen, da Letzterer hingegen seinen Zucker, Thee und Kaffee nur mit 1% genießet, der Arme muß den Stockfisch,

und von dem Viehmarkt zu Castell. Auch die Stadt Aschaffenburg wacht auf und erkennt ihre für den Handel so günstige Lage; sie erstrebt bei der Mainzer Regierung zunächst eine Niederlage für die sächsischen und thüringischen Waren. Der eigentliche Aufschwung dieser Stadt datiert jedoch erst aus der Zeit der großen politischen Umwälzungen. [1])

Eine große Rolle war auch, wie wir sehen werden, der in einer südlichen Mainecke liegenden Mainzischen Mainstadt Miltenberg in dem weiteren Verlauf der kurmainzischen Handelspolitik beschieden.

Wenn wir noch einmal zusammenfassen, was man bei der „Wiederaufnahme" des „Kommerzienwesens" in Mainz um die Mitte des 18. Jahrhunderts erstrebt und erreicht hat, so glauben wir vor allem darauf hinweisen zu müssen, daß sich in erster Linie bei den Mainzer Bürgern wie bei der Regierung jener Zwiespalt zwischen einem erhöhten Selbstbewußtsein und einer gesteigerten Unzufriedenheit mit den

der ohngefähr im Centner 4 fl. kostet mit 10% accis kaufen, ohne noch an den Profit des Verkäufers zu gedenken, der Reiche hingegen kann mit Abgabe eines wenigen Forellen schmausen &c."

1) Noch in den letzten Jahrzehnten des 18. Jahrhundert schrieb Ludovici a. a. O. über Aschaffenburg:

„Die Stadt hält drei Jahrmärkte, auf Lätare, auf Johanni und auf Andreä, hat aber weder ansehnlichen Handel noch auch Fabriken und liefert außer etwas Pottasche und getrockneten Zwetschen dem Kaufmann nichts". Über die Mainzischen Versuche mit dem Aschaffenburger Stapelrecht s. Kap. IV. Schon unter Karl Joseph von Erthal beginnt der Aufschwung Aschaffenburgs aber erst, als Mainz nach dem Rastatter Frieden den Franzosen überliefert und Aschaffenburg Sitz der Regierung geworden war (1798); als dann (1801) auch der Erzbischof nach Aschaffenburg von Erfurt übersiedelte, begann Aschaffenburg rasch aufzublühen. (Über Aschaffenburg s. bes. Zeitschrift f. Bayern u. die angrenzenden Länder 1. Bd.: Geogr.-hist. Übersicht vom Fürstenthum Aschaffenburg). Über das benachbarte Mainzische Klingenberg findet sich ein Aufsatz in der Zeitschrift „Geöffnete bayrische Archive". Das Mainzische Städtchen Lohr scheint schon eher als Aschaffenburg eine Rolle in Handel und Verkehr gespielt zu haben, schon durch seine Industrieen, von denen die Glasmanufaktur wie oben erwähnt „weitberühmt" und auch die Papierfabrikation bedeutend war. Berühmt war Lohr auch durch den Schiffbau, der schon im 13. Jahrhundert floriert haben soll. In den Jahren 1769—71 wurden Lohrer Schiffbauer nach Wien und Prag berufen, um Schiffe für Donau und Moldau zu bauen und ihre Kunst dort zu verbreiten. Um die Mitte des 18. Jahrhunderts (1749) beschäftigte sich die kurmainzische Regierung auch mit der Förderung des Lohrer Handels und ließ vor allem den damaligen Verkehrszustand ermitteln; dabei ergab sich, daß derselbe in der Hauptsache in dem Holzhandel bestehe, daß außerdem regelmäßige Meßschiffe mit Frankfurt-Mainz verkehrten. Unter den zahlreichen Verordnungen und Verfügungen, mit welchen um diese Zeit das Meßwesen nicht nur in der Hauptstadt Mainz, sondern auch in den Landstädtchen geregelt wurde, finden sich auch solche, welche auf die Lohrer Märkte Bezug haben. Friedrich Karl Josef gestattete später (1791) dem Städtchen die Haltung von 6 Jahrmärkten. Eine geschichtliche Darstellung der Lohrer Glasindustrie dürfte nicht uninteressant sein.

bestehenden Zuständen findet, der geradezu symptomatisch für jede fortschrittliche Bewegung ist. Man schwelgt über die herrliche Lage der Stadt und ist voll Zuversicht auf deren zukünftige Entwicklung.

„Wem die unvergleichliche Situation," schreibt Andreä, „dieser geliebten Stadt bekannt ist, und unparteiisch sprechen will, der muß freymüthig gestehn, daß solche zur vornehmsten Handelsstadt in Deutschland am allerbequemsten gelegen und von der gütigen Natur dazu ausersehn sey: Zwey dessen vornehmsten Ströme vereinigen ihre Kräfte im Angesicht derselben, damit die schwersten Lasten aus denen entferntesten Landen dahingeschicket werden können."

Und an anderer Stelle spricht derselbe von der Lage der Stadt Leipzig und kommt zu dem Resultat, daß sein liebes Mainz ebenso glücklich daran sein könne.

„Dennoch ist die ambition jener Stadt so hoch gestiegen, daß ihre Einwohner gegen jedermann, und wer es nur hören will, sich damit vantiren, es sey nur ein Leipzig in der Welt; gewiß! wenn sie die glückselige Situation der Stadt Meyntz hätte, sie würde jeden Tropfen des Rheins auf ein Louisd'or und à Proportion den Tropfen Meynwasser auf einen Dukaten schätzen." [1])

Für die Erwartungen, die man an die Zukunft knüpfte, ist eine Stelle bezeichnend, die sich in einer Denkschrift findet. „Andere möchten", heißt es da, „auf die Gedanken kommen, daß die Stadt Frankfurt sich schier alle Negotia dasiger Lande allein zugeeignet und vor anderen Handelsstädten dort herum gleichsam in Possesion zugesetzet habe, denen dienet aber zu wissen, daß solche Handelsstädte auch Veränderungen unterworfen sind und ihre gewisse Perioden haben, die Historia weißet hievon an Tiro, Carthago, Venedig, Brügge, Antwerpen und Lübeck überzeugende Exempel und ich habe die zuversichtliche Hoffnung anoch zu erleben, daß die kurfürstliche Residenzstadt Maintz über die Stadt Frankfurt in Ansehung der Handlung prodominiren soll."

Wie stark der kommerzielle Geist auf einmal wieder erwacht war, dürfte auch daraus hervorgehen, daß sogar der Adel, die geistlichen Stifter und die Klöster veranlaßt wurden, ihre Kreuzgänge und Gewölbe für den Handel herzugeben, nachdem das Kaufhaus viel zu klein geworden sei.

Was nun den Erfolg der ganzen Bewegung anlangt, so war derselbe mit Berücksichtigung der widrigen Zeitumstände ein befriedigender.

---

1) Gercken a. a. O. in seiner Beschreibung des Frankfurter Handels bezeichnet die Mainschiffahrt, welche der Stadt Frankfurt viele Güter vom Rheine her sowohl wie aus Franken zuführe, auch als Hauptvorzug Frankfurts vor Leipzig.

In einem Schreiben des Hofrats Anselm Franz Serger an die Kommerzienkommission vom Jahre 1753 heißt es hierüber und besonders vom Fürsten, er sei derjenige große Kurfürst, welchem das Erzstift und vor allem die Residenz ewigen Dank schulde, da er das bisher durch die benachbarten, dann durch die so unerfahrenen und eigennützigen eigenen Einwohner soweit heruntergebrachte Kommerzium wieder gehoben habe. Dadurch sei auch, obwohl nicht die geringste Erhöhung der Abgaben eingetreten sei, der Nutzen des Ärars bedeutend gestiegen, wie dies der Ertrag der Krahnen- und Lagerhaus-Gebühren deutlich genug beweise. An einer anderen Stelle der Akten des Jahres 1753 heißt es, daß der Fürst bereits den Mainzer Handel wieder ganz gedeihlich emporgebracht habe; die Residenzstadt habe eine ganz andere aufgemunterte Gestalt erhalten, Handel und Wandel seien stärker als jemals vorher.[1])

Nicht ebenso günstig lautet ca. 30 J. später das Urteil eines Schriftstellers, welcher auch auf das weitere Schicksal der ganzen Bewegung einen Ausblick gewährt und die vermutlichen Gründe für die Entwickelung anführt.

Sartori[2]) schreibt nämlich in seinem statistisch-kritischen Werke über

---

1) Gerken dagegen meint, indem er einiges über die Geschichte des Kaufhausgebäudes erzählt, daß zu den Zeiten des Erzbischofs Berthold, der den Handel von Holland nach Mainz gezogen, der Mainzer Handel weit bedeutender gewesen sei als zu seiner Zeit. Mit dem hier genannten Erzbischof Berthold dürfte wohl der bekannte Mainzische Kurfürst (1484—1504) und Reichskanzler Berthold von Henneberg (Berthold XV. aus der Römshilder Linie des Hennebergischen Hauses) gemeint sein, dessen handelspolitische Thätigkeit, sowie die seines Zeitalters überhaupt unseres Erachtens vor allen noch ungelösten Aufgaben einer deutschen Handelsgeschichte eine Darstellung verdiente.

2) „Die Rheinischen Kurstifter könnten in dem Handlungswesen die größten Fortschritte gemacht haben, da ihre Länder den Abstand und Mittelpunkt des damaligen Handlungswesens zwischen den vereinigten Niederlanden und dem deutschen Reiche ihrer vorteilhaften Lage nach darstellen. Der letztverstorbene Kurfürst Emmerich Josef zu Mainz und sein preiswürdiger Minister Baron Großschlag, hatten hierzu die besten Entwürfe, die aber gewisse innere Epistasien gänzlich vereitelt haben. Solang die Domkapitel selbsten nicht mit ihren Regenten an Verbesserung des Glücksstandes ihrer Staaten Hand anlegen und mit gemeinsamem Einverständnis alle Hindernisse aus dem Wege räumen, so werden die besten Absichten unerfüllt auf sich erliegen. Eben diese Verschiedenheit der Denkart hat in den mehresten deutschen Stiften dem Handlungswesen die größten Hindernisse in den Weg gelegt. Mainz hat unter seinem Minister Großschlag zur Emporbringung des Kommerzes die schönsten Entwürfe aufgestellt. Sie blieben aber in der Ausführung aus obigen Ursachen faßt nur Pläne. Eben zu Mainz wurden schon im Jahre 1747 zwei jährliche Messen angeordnet. Zu Castel ließ man im Jahre 1748 einen Viehmarkt anlegen, zu Höchst ward im Jahre 1768 zur Aufnahme des Kommerzes die Toleranz durch ein Edikt festgesetzt. Würde das Toleranzsystem sich nicht besser auch auf Castel erstreckt haben, wäre dieser

die geistlichen Staaten, die um das Jahr 1747 begonnenen, später unter Emmerich Josef und dessen Minister Groß̈schlag fortgesetzten Bemühungen um die Wiederbelebung des Handels seien zum großen Teil durch das Domkapitel vereitelt worden. [1]) Auch habe man vieles falsch angefaßt und manches, wie z. B. das Toleranzsystem nur halb durchgeführt. Sartori geht unseres Erachtens in dem Bestreben, die schlimmen Einflüsse des Domkapitels zu illustrieren, doch etwas zu weit. Er ist einer jener temperamentvollen Aufklärungsschriftsteller, denen der Gesichtspunkt der Freiheit höher stand, als der der Wahrheit, und die durch die eine Thatsache des Mangels an religiöser Toleranz selbst sehr intolerant gegen alle übrigen thatsächlich erfolgreichen Bestrebungen werden konnten. Die Errungenschaften, welche das Zeitalter der Aufklärung auch in Kurmainz auf dem Gebiete der Handelspolitik und des Handels aufweist, sind doch recht bemerkenswerte gewesen, wenn man an die vorangehende Zeit des 17. Jahrhunderts denkt und nachhaltige, wenn auch die Mainzer Messe die Frankfurter nie überflügelte. In bezug auf Intoleranz stand übrigens das protestantische Nürnberg obenan.

Speziell innerhalb des von uns ins Auge gefaßten Zeitraumes war die Entwicklung eine ungewöhnlich rasche. Erinnern wir uns an die im Eingang dieses Kapitels mitgeteilte Statistik über die in der Stadt Mainz in der ersten Hälfte des 18. Jahrhunderts hervortretenden Handelsgeschäfte, mit welcher auch die Bemerkung Sergers [2]), es seien nur Spediteure und einige Weinhandlungen in Mainz gewesen, übereinstimmt, dann dürfen wir doch nach all' dem Gesagten annehmen, daß sich in dem kurzen Zeitraum von 10 Jahren — abgesehen von den Messen — die Zahl der Großhandlungen [3]) beträchtlich vermehrt hatte,

Platz nicht derjenige gewesen, der dem Erzstifte Millionen hätte verschaffen können? Warum wurde der Viehmarkt nicht eher nach Höchst verlegt und warum die Messe nicht durch Erweiterung und Erstreckung des Toleranzsystems für die Stadt Mainz florissanter gemacht? Eben weil die oben angeführte Ursache nicht auf der rechten Seite angefaßt wurde, und so stockte sich die Ausführung schon eher als man Hand anlegte." (!)

1) In vielen Punkten ist es auch uns unklar geblieben, was Vorschlag war und was zur Ausführung gelangte. Sartori mag Recht haben, wenn er behauptet, daß viele Pläne nicht oder wenigstens nicht dauernd zur Ausführung kamen.

2) Serger schreibt in seiner Denkschrift:

„Die bemittelten Mainzer Kaufleute und Faktors waren bis jetzt nichts anderes als Spediteure, welche die Ware für eine geringe Gebühr an andere Plätze versenden. Wenn je einer in „Provision" handelte, so geschah dies mit einem Faß Wein. Das ist aber für Mainz kein Handel, da bekanntlich jeder Begüterte, ja Schuster und Schneider, ohne daß er deshalb die Handlung zu erlernen braucht, einen Weinhandel treibt."

3) Dazu kommt noch die Industriepolitik, die Gründung von Fabriken — Gegenstände, die wir aus dieser Darstellung ausgeschieden haben.

selbst wenn wir von der Ansicht ausgehen, daß manche der neuen Gründungen keinen Bestand hatten.

Die Früchte der Reformthätigkeit des 18. Jahrhunderts wurden auch später im 19. Jahrhundert noch geerntet, vor allem aber war thatsächlich durch die ganze zweite Hälfte des 18. Jahrhunderts bis in die 90er Jahre der Handel und die Betriebsamkeit in Mainz in steter aufsteigender Entwicklung, in raschem Wachstum begriffen.[1])

Rückschläge blieben wohl nicht aus. Die fortschreitende handelspolitische Bewegung blieb auch — wie wir in der weiteren Darstellung noch sehen werden — in Kurmainz nicht immer in Harmonie mit den oberen fränkischen Territorien, ja der Mainhandel wurde durch Kurmainz späterhin sogar direkt geschädigt. Auch an Krisen fehlte es damals im Handel ebensowenig wie heutzutage, und besonders die letzten Jahre des 18. und die ersten des 19. Jahrhundert wurden für Mainz im höchsten Grade verderblich.[2])

Wir brechen ab. Das Mitgeteilte genügt, um zu zeigen, wie in Mainz kleindeutsche Handelspolitik getrieben wurde, und daß der Zeitgeist des aufgeklärten Absolutismus nicht nur in Kurmainz, sondern auch in anderen rheinischen Territorien, z. B. in der Kurpfalz, auf handelspolitischem Gebiete zum Durchbruch kam. In Mainz handelte es sich jedoch mehr um die Förderung des Proper- oder Eigenhandels, in dem vorhergehenden Kapitel in der Hauptsache um den Transit- und Speditionshandel.

Wir haben gezeigt, wie der Prozeß der Wiederaufnahme des Kommerzienwesens nach der Verödung des 30jährigen Krieges ganz anders sich in Mainz als in Würzburg vollzog. Andere natürliche und politische Verhältnisse drängten andere Ziele als im hochstiftlichen Franken in den Vordergrund. Nicht um Geleitsstreitigkeiten, weniger um Zollerlässe und Marktrechtsverschärfungen drehte es sich in Mainz, sondern um die Befreiung des Handels von der Frankfurter Hegemonie und von der holländischen Übermacht.

---

1) Auch der Ertrag der Krahnengebühren nahm zu. Es wurde nämlich vereinnahmt im Jahre 1770 bereits 21 827 fl. 32 kr. — im Jahre 1780: 28 674 fl. 4 kr. — im Jahre 1790: 29 737 fl. 43 kr. Das Jahr 1791 ergab noch 30 098 fl. 18 kr., während im Jahre 1792 bereits ein Rückgang auf 27 705 fl. 59 kr. eintrat.

2) Die Urteile einzelner Schriftsteller werden dadurch unbrauchbar, daß sie nicht angeben, auf welche bestimmte Zeit des 18. Jahrhunderts sich, wenn auch nur ungefähr ihre Angaben über Blüte oder Verfall des Handels und der Schiffahrt beziehen. Im Laufe des Zeitraums von 100 Jahren kann der Handel einer Stadt mehrmals ein blühender sein und mehrmals darniederliegen; die Schiffahrt des oberen Maines ist z. B. im Verlaufe des 19. Jahrhunderts von sehr bemerkenswerter Höhe auf einen nie dagewesenen Tiefpunkt herabgesunken.

In Mainz handelte es sich um direkte positive Vermehrung der Handelsthätigkeit, um Heranziehung von Kaufleuten und Fabrikanten, sei es zur Messe oder zur dauernden Niederlassung oder wenigstens zur Errichtung von Filialen und Niederlagen. In Würzburg war man bei der Industriepolitik wohl auch bestrebt, fremde Fabrikanten zur Gründung von Fabriken heranzuziehen, weniger aber im Handel. Ein Fremder wurde in Würzburg auch viel mehr von den Einheimischen angefeindet, als in Mainz. In Würzburg blieb man zunächst noch sehr in kommerzieller Abhängigkeit von Frankfurt und Nürnberg, suchte mehr den Verkehr, als den Handel ins Land zu ziehen, damit die Spediteure und viele andere Interessenten ihren „Nahrungsstand" an dem lebhaften Verkehr verbessern könnten. Hier war der Staat Förderer des Verkehrs, in Mainz geradezu selbst der Unternehmer des Handels. Ein großes Maß von zentralisierender Handelspolitik, das geradezu an die modernen staatssozialistischen Bestrebungen [1]) erinnert, mußte sich ergeben, wenn der aufgeklärte Absolutismus des 18. Jahrhunderts sich auf die Förderung des Kommerzienwesens und zwar des Eigenhandels warf.

Es lag trotz des Übereifers und der Zerfahrenheit, die manchmal aus dem wirren Durcheinander von Vorschlägen, Bestrebungen, Experimenten und Maßregeln zu Tage trat, doch ein gewisses System in der Mainzischen Handelspolitik. Man suchte bei der Begründung des Eigenhandels sich zunächst einmal an das eigene Territorium zu halten und half sich in Ermanglung einer Mauthlinie [2]) auf andere Weise z. B. durch Stempelung aller Krämerwaren. Die Bedürfnisse des Landes sollten durch den Handel der Landeshauptstadt, durch die Messe, durch Niederlagen und Fabriken gedeckt werden. Auf diesem Grundstock wollte man dann weiter bauen und auch den Handel mit anderen Gegenden, insbesondere auch die Ausfuhr süddeutscher Rohprodukte, welche Holland so eifrig betrieb, dann den Meß-, Kommissions- und Geldhandel Frankfurts zum Teil an sich ziehen. Viel Energie erforderte die Agitation, neben Frankfurt eine große Messe in die Höhe

---

1) Andrerseits an die Bestrebungen des s. Z. berühmten Nationalökonomen Becher und an seine Regeln „wie ein Land volkreich und nahrhaft zu machen und in eine rechte societatem civilem zu bringen" (1668). Wollte doch Becher in seinem Staate lediglich 4 große Anstalten:

1. ein allgemeines Land- und Stadtmagazin oder Proviantshaus,
2. ein allgemeines Werk- oder Zuchthaus,
3. ein allgemeines Kaufhaus,
4. eine Bank.

2) Dieser Umstand wolle bei unserer ganzen Darstellung stets im Auge behalten werden.

zu bringen und nicht nur diese, sondern einen ständigen Großhandel und eine Landesindustrie zu begründen.

Mit rheinischer Lebhaftigkeit, wir möchten sagen mit einer gewissen Nervosität, ging die „Wiederaufnahme des Kommerzienwesens“ in Kurmainz in Szene. Langsamer und schwerfälliger hinsichtlich der Teilnahme der Privaten und auch einzelner Regierungsorgane hatte sich der Prozeß in Mainfranken vollzogen. Weit weniger Erwärmung, Verständnis und Begeisterung war für die fürstlichen Bestrebungen in weiteren Kreisen zu Würzburg damals noch zu finden als zu Mainz. Es handelte sich aber hier auch um die Begründung einer neuen großen Messe, an welcher alle Kreise interessiert waren, von Großhandlungen möglichst aller Branchen und mannigfaltiger Industrieen, dort im wesentlichen um die Förderung und Vermehrung des bereits bestehenden Zwischen- und Speditionshandels.

Besonders bemerkenswert ist, daß auch in Mainz das Bedürfnis nach Handelsverträgen, durch welche allein Frankfurt und Leipzig emporgekommen seien, sich geltend machte. Vertragsmäßige Begünstigungen in Bezug auf Zölle und andere Lasten, Zustand der Straßen und ähnliche Dinge waren damals geradezu entscheidend für die Konkurrenzfähigkeit im Handel der kleindeutschen Territorialwelt.

Wir sahen auch, daß die Mainzische Handelspolitik bei der Lage des Territoriums notwendigerweise viel weitere Fäden zog als die Würzburgische, so daß schon manches, was wir darzustellen hatten, nicht mehr als „fränkische“ Politik in Betracht kommen kann. Kurmainz gehörte eben nicht blos zu den „Mainständen“, sondern in erster Linie zu den „Rheinständen.“ Noch weit mehr würden wir uns von unserem Thema entfernen, wenn wir die weitere Mainzische Handelspolitik nach allen Richtungen darstellen wollten. Wenn wir uns nunmehr wieder dem Kern des Frankenlandes zuwenden, so wird doch fernerhin bei unserer Darstellung die Thatsache, daß man seit der Mitte des 18. Jahrhunderts auch wieder mit einer zielbewußten Mainzischen Handelspolitik zu rechnen hatte, eine große Rolle spielen, und der Teil der ferneren, besonders unter Emmerich Josef und dessen Minister Großschlag betriebenen regen handelspolitischen Thätigkeit in Mainz, der spezifisch „fränkische Handelspolitik“ ist, wird in dem folgenden Kapitel stets hereinspielen und zur Darstellung gelangen.

IV.

Die kurmainzischen Bestrebungen und die Handelspolitik Adam Friedrichs von Seinsheim, Fürstbischof von Würzburg und Bamberg (1755—1779).

„Das geeinigte Franken soll für den deutschen Binnenhandel ein hanseatischer Bund sein".

Bambergisches Promemoria v. J. 1798.

Auf den 3 Gebieten der allgemeinen territorialen Handelspolitik in Mainfranken, dem Stapelrechte, dem Geleitsrecht oder Straßenzwang, dem Zollwesen, tritt uns die Thatsache, daß in Mainz wieder eine energische Handelspolitik getrieben wird und das Bestreben vorhanden ist, den fränkischen Handel an sich zu ziehen, unter der Regierung Adam Friedrichs augenfällig entgegen.

Wichtiger als ein später zur Darstellung gelangender Versuch mit dem Stapelrecht der Stadt Aschaffenburg, waren die Mainzischen Bestrebungen bezüglich des Straßenzwanges und der direkten Mainschiffahrt, welche in die Handelspolitik Adam Friedrichs stark hereinspielen und sowohl zu Geleitsprozessen wie auch zu Schiffahrts- und Zollverträgen führen. Diese in engen Beziehungen stehenden Gegenstände nach ihrer zeitlichen Entwicklung im Zusammenhange darzustellen soll nunmehr unsere Aufgabe sein.

Friedrich Karl hatte es als mächtiger Reichsfürst im Jahre 1737 in einem Vertrage mit Ansbach durchgesetzt, daß die Geleitsstraße „nicht mehr wie früher von Nürnberg über Aub und Simmeringen", sondern über Neustadt und Kitzingen nach Mainz zog. Dabei geriet er dann, als er, was die ansbachische Regierung insgeheim erhoffte, die Ablenkung der Geleitsstraße von Kitzingen nach Steft nicht zuließ,

in Konflikt mit Ansbach. Als man in Mainz wieder mit einer zielbewußten Handelspolitik begonnen hatte, war es das erste, daß man einen Einfluß auf die Nürnberg-Frankfurter Straße sich wieder sichern zu müssen glaubte.

Dabei verlangte Mainz, anfangs bescheidener, nur, daß der Nürnberg-Frankfurter Verkehr von Würzburg ab über Bischofsheim und Miltenberg statt durch den Spessart ziehen solle. Später erklärt Mainz, einen dem würzburgischen ebenbürtigen Straßenzwang auf der Straße Nürnberg—Aub—Simmeringen—Bischofsheim—Miltenberg zu besitzen.

Seit dem 1736er Vertrag zwischen Würzburg und Ansbach ging nur die Geleitskutsche von Würzburg ab über Bischofsheim, und zwar mit großen Schwierigkeiten wegen des schlechten Weges und mit einem Umweg von 8—10 Stunden gegenüber der Spessartstraße.

Der ganze Handelsverkehr dagegen zog sich von Würzburg ab durch den Spessart nach Aschaffenburg, Frankfurt und Mainz.

Kurmainz verlangte nun zu Beginn der 50er Jahre vor allem eine Reparation der Würzburg-Bischofsheimer Poststraße [1]) seitens der Würzburger Regierung, und zwar mit viel Energie, Nachdruck und Ausdauer. Jetzt schon wird der würzburgischen Regierung gedroht, daß Mainz den ganzen Rhein-Donauhandel über Miltenberg lenken werde, wenn Würzburg den mainzischen Bestrebungen nicht entgegenkomme. Mainz erklärt, in Miltenberg eine Niederlage errichten und dortselbst das Stapelrecht verschärfen zu wollen.

In Würzburg wird gegen die Reparation der Bischofsheimer Poststraße lebhaft agitiert und der Untergang des Würzburger Transitverkehrs prophezeit. Die Regierung dagegen stellt sich auf den Standpunkt, man müsse Mainz entgegenkommen, da man sonst noch viel mehr geschädigt werden könne. Die Natur werde sich nicht zwingen lassen, und die Spessarter Straße habe durch ihre Kürze ganz wesentliche natürliche Vorzüge.

Die Bischofsheimer Poststraße wurde repariert und dadurch dem Güterverkehr zugänglich gemacht, und die Folge war, daß seit dem Jahre 1755 der Verkehr sich immer mehr von der Spessartstraße hinweg auf die Route Würzburg—Bischofsheim—Miltenberg zog. Denn das in seinem handelspolitischen Eifer immer energischer werdende Mainz ließ aus Dankbarkeit gegen Würzburg nunmehr die Spessartstraße, soweit sie Mainzisches Gebiet berührte, verfallen und that nichts, um die durch die Schleppung der Holländer Holzstämme immer ruinöser gewordene Straße wieder leistungsfähig zu machen.

---

1) Wie schon bemerkt, werden die Straßenbaureformen nicht an sich, sondern nur soweit dieselben in die Handelspolitik in größerem Maße hereinspielen, in diesem Buche berücksichtigt.

Die Situation sollte sich aber durch die mainzischen Bestrebungen für Würzburg noch verschlimmern.

Im Jahre 1756 war die Nürnberger Geleitskutsche auf dem Wege zur Frankfurter Ostermesse wegen „gar arg böser und schlechter Wege" ganz von der Geleitsstraße weg und über Aub gefahren. Auf diesem Wege zahlte der Kutscher überall seinen Geleitszoll, wurde aber doch in Aub aufgehalten und mußte 120 Thlr. Strafe zahlen. Die Stadt Nürnberg legt hiergegen bei der Würzburger Regierung Verwahrung ein, Würzburg aber glaubt, daß es zu bedenklichen Konsequenzen führen könne, wenn wegen schlechter Wege die Geleitsstraße verlassen würde. Doch gab Würzburg schließlich insoweit nach, daß nur der Geleitszoll der drei Würzburger Geleitszollstätten Marktbibart, Kitzingen und Würzburg im Betrage von 7 R.-Thlr. 32 Kr. und ein Strafgeld von „nur" 30 R.-Thlr. dem Kutscher abgenommen wurde. Die Würzburger Geleitsstraße wurde nun von den Nürnberger Kaufleuten immer häufiger gemieden und nach Aub und Krautostheim bei dem Verkehr mit Frankfurt ausgewichen. Als Grund wurden wiederholt die gar so schlimmen Wege im gräfl. limburgischen und im würzburgischen Gebiete angeführt.

Die Würzburger Zöllner in Aub und Krautostheim wurden deshalb über das Geleitswesen und über Strafabforderung belehrt und ein Husar zur Bereitung der Straßen abgeschickt. Den Zöllnern wird anbefohlen, die Güterwagen des Frankfurt-Nürnberger Verkehrs jeder Zeit hoch, und zwar einen Wagen bei gutem Wetter auf 60 Ztr. einzuschätzen, sodann die Güter akkurate nach der Zollrolle zu verzollen, dagegen die Güter des Nürnberg-Straßburgischen Verkehrs, welcher dort vorbeigehe, gelinder zu verzollen nämlich nach der Pferdelast[1]), weil dieser Verkehr sonst das Würzburger Gebiet ganz meiden würde.

Die Sache spitzte sich zu einem Geleitsstreit zu. Der neue Geleitsstreit war aber im Gegensatze zu dem der 1740er Jahre, in welchem es sich nur um die Ausweichung der Fuhrleute nach Steft handelte, von weit größerer Tragweite.

Kurmainz suchte in seinem steten Streben, von Frankfurt unabhängig zu werden, den großen Handelszug von Nürnberg her nach dem Rheine direkt auf der Tauberstraße nach Mainz zu leiten. Hier auf

---

1) Wir müssen hier die Bemerkung einschalten, daß die Güterfuhren in der damaligen Zeit eher den modernen Eisenbahngüterzügen als unseren heutigen Fuhrwerken glichen. Ein solcher Güterzug war schon mehr eine Karawane. In den Akten heißt es meist, daß jeder Fuhrmann 8—12 Pferde hatte mit entsprechender Anzahl von Pferdelasten. Dazu kamen dann noch sehr häufig die Vorspannpferde. Bei der Verzollung wurde gemeinhin auf jedes Pferd 2 Zentner Last gerechnet.

diesem Wege, der im wesentlichen durch mainzisches Gebiet und an wichtigen mainzischen Zollstätten vorbeiführte, hatte Mainz das Heft in Händen. An den Zollstätten begünstigte Mainz den nach der eignen Hauptstadt ziehenden Handel in ausgiebigster Weise und sorgte dafür, daß Frankfurt gemieden wurde. Auch wurde Kurmainz dadurch unabhängiger von der Handelspolitik des Hochstifts Würzburg, das sich immer noch nicht entschließen konnte, definitiv gegen Frankfurt und für Mainz sich zu entscheiden. Es handelte sich also um die fast vollständige Umgehung des würzburgischen Territoriums bei dem Nürnberg-Frankfurter Verkehr. Die Nürnberger waren auch schon früher über Miltenberg nach Frankfurt gefahren, aber erst von Würzburg ab, nachdem sie die drei hochstiftlichen Geleitszollstätten berührt hatten. Jetzt aber nach Herstellung der mainzischen Straße Miltenberg—Bischofsheim bogen sie schon unweit Marktbibart aus und fuhren über Krautostheim, Aub, Gelchsheim, Distelhausen, Bischofsheim, Miltenberg nach Frankfurt.

Im Jahre 1758 wurde nochmals ein Nürnberger Fuhrmann mit 2 Wagen von je 20 Pferden Bespannung an der würzburgischen Zollstätte arretiert, weil er nicht die Geleitsstraße Würzburg—Lengfurt—Frankfurt passiert habe.

Es wurden nun von Mainz Repressalien eingeführt und den im Amte Lauda ansässigen Weinhändlern geboten, bei 100 Thlr. Strafe ihren Wein nicht mehr über Urfahr oder Wertheim, sondern unmittelbar über Bischofsheim und Miltenberg nach Frankfurt zu führen und ihren Handel mit dem Oberland künftig nicht mehr über Simmeringen, sondern ausschließlich über Königshofen a./T. zu treiben. Mainz bezeichnet diese Maßregel ausdrücklich als Repressalie.

Würzburg verlangt in diesem Streite mit Mainz, daß der Verkehr wenigstens während der Geleitszeit nach Würzburg gehe, wenn auch nicht mehr wie früher weiterhin über Lengfurt durch den Spessart, sondern über Irtenberg, Bischofsheim und Miltenberg. Dagegen gibt Würzburg nicht zu, daß der Frankfurt-Nürnberger Verkehr schon vor Würzburg abweiche, wenn auch der Geleitszoll für Marktbibart und Kitzingen an den anderen würzburgischen Zollstätten Krautostheim, Gelchsheim und Distelhausen bezahlt werden sollte. Würzburg protestiert dagegen, daß den Weinhändlern im Amte Lauda ein Straßenzwang auferlegt werde, namentlich auch für den Handel nach Schwaben und Bayern, nach welcher Richtung gar keine Geleitsstraße bestehe.

Der Streit verschärfte sich mehr und mehr. Mainz stellte für seine Zölle in Bischofsheim und Miltenberg eigne Wächter auf außer den Zöllnern, verbot allen Fuhrleuten bei 50 R.-Thlr. Strafe, die Würzburger Straße durch den Spessart zu befahren, und beruft sich

dabei auf sein 200 Jahre altes Geleitsrecht auf der Bischofsheimer Straße. Seitdem Würzburg in dem Streite über die Geleitsstraße insoweit nachgegeben hatte, daß Geleitskutsche und Verkehr wenigstens von Würzburg ab nach Miltenberg ausweichen durften, wurde es immer mehr Gewohnheit bei den Fuhrleuten, auch diese Straße Nürnberg—Würzburg—Bischofsheim—Frankfurt ganz zu meiden und direkt von Nürnberg die Tauberstraße einzuschlagen.

Der ganze Streit führte schließlich, wie vorauszusehen war, zu einem Reichskammergerichtsprozeß in Wetzlar, bei welchem an den erwähnten Fall einer Arretierung der Geleitskutsche im Jahre 1756 angeknüpft wird.

Der Titel der im Jahre 1761 veröffentlichten würzburgischen Verteidigungs-Denkschrift gibt die nötigen Anhaltspunkte für den Inhalt des Prozesses. [1])

Würzburg sucht in dem ganzen Prozesse nachzuweisen, daß „die Stellung des lebendigen Geleits für die nach der Frankfurter Messe ziehenden Nürnberger seit Jahrhunderten zu Recht, Schuldigkeit und Gewohnheit geworden ist." [2])

---

1) „Aktenmäßige mit verschiedenen in dem Verfolg beigelegten und an sich ohnverwerflichen Dokumenten begleitete Species facti, aus welcher zu ersehen, daß das fürstliche Hochstift Würtzburg durch die strakliche Ausübung seiner über Kitzingen und Würtzburg gegen die Nürnberger Handels- und Fuhrleute in seinem Maaß ohnfürdenklich hergebrachten Meßherrlichen Geleits-Gerechtsamen bei Gelegenheit des gestraften Nürnberger Geleits-Kutscher Augustin Kahn und Consorten sowol nichts Verfängliches der Commerzial-Freiheit, als auch dem angeblichem Chur-Mayntzischen Zoll- und Geleits-Regali auf der Straßen über Simmeringen, Reichsgesätzwidriges unternommen habe, folglich das hierüber ausgebrachte Mandatum sub- und obreptitie erschlichen worden, mithin wiederrum zu cassiren seye in Sachen der Churfürstlich Mayntzischen Regierung contra die Hochfürstlich Würzburgische Regierung mandati praetenti de non amplius impediendo liberum transitum viarum publicarum salvi conductus munitarum, per arresta et exactiones pönarum pecuniarium neque turbando Electoratum Mogantinum in possessione vel quasi exercitii juris conducendi, cum effectibus in strata Simmeringensi versus Bischofsheim sive Fambach, adeoque non via facti sed juris procedendo, sine damna cum expensis resarciendo, neversales exradendo, cassando insuper stipulationes ab aurigis Norimbergensibus extortas.

(Würzburg bei Marco Antonio Engelmann 1761, Hofbuchdrucker.)"

Diese auf Grund der Prozeßakten bearbeitete Denkschrift, zu der sehr reichhaltigen fränkischen Prozeßsammlung der Würzburger Universitätsbibliothek gehörig, ist von uns bereits gelegentlich der Besprechung der fränkischen Geleitsrechte im allgemeinen verwertet worden.

2) „Das fürstliche Hochstift Wirtzburg hat in kraft des doppelten zu Wasser und Land über Kitzingen und Wirtzburg habenden Geleits, wormit ein jeweiliger Lands-Regent des Fürsten- und Bisthums Wirtzburg von der Kayserl. Majestät und dem Heil. Röm. Reich belehnet wird, aus einer ohn-

Würzburg macht geltend, es sei von Mainz noch nicht erwiesen worden, daß die Simmeringer Landstraße eine via regia zu und von der Frankfurter Messe sei, noch weniger, daß Mainz auf derselben den

---

vordenklichen und niemahlens widersprochenen Observanz, insonderheit gegen die Reichs-Stadt Nürnberg und ihre unterwürffige Handels- und Fuhrleute, die Meßherrliche Befugnuß hergebracht, kraft welcher alle diejenige von Nürnberg herabkommende Handels- und Fuhrleute, welche in der gewöhnlichen Geleitszeit zur Frankfurter Messe Waaren dahin oder zurück führen, und in ihrer Fahrt das Fürstlich-Wirtzburgische Gebiet betretten wollen, schuldig und gehalten seynd, die ordentlichen Geleitsstraßen, welche von Nürnberg aus über Kitzingen und Wirtzburg nachher Bischofsheim und Miltenberg sich ziehet, ohnabwichig zu bauen, und die jedes Orts hergebrachte Geleits- und Zoll- und Gebührnussen zu entrichten, oder im Abweichungsfall gewärtigen müssen, daß wegen einer solchen ohngebührlichen Unterbleibung ihre zu und von der Frankfurter Meß durch das Fürstlich Wirtzburgische Territorium reisende Kauf- und Fuhrleute als Violatores deren Zoll- und Geleits-Regalium auf Betretten arrestirlich angehalten, und empfindlich getroffet werden. — — — Es kommt dem Hochstift Würzburg hierdurch, daß geständiglich die Kitzinger-Straßen die Via Regia und die von Alters hergebrachte ordentliche und gerade Geleits-Straßen von Nürnberg auf Frankfurt und via versa seye, in kraft des hohen Geleits-Regalis und eines diesertwegen in ganz Teutschland recipirten Herkommens die Befügnuß allerdings zu, alle von Nürnberg herab zur Frankfurter Meß gehende Kauf- und Fuhrleute zur Eintracht- und fortwähriger Bauung der ordentlichen Geleits-Straßen, in so fern auch das fürstliche Hochstift Wirtzburg mit Nürnberg, mittels der zu jeden Meß-Zeit schuldigen Ansuchung, nichts absonderliches hergebracht hätte, bezwingen zu können. Immassen dieses Geleits-Regale mit der Zollherrschaft diese gantz gleiche Beschaffenheit mit sich bringet, daß, gleichwie der letzteren Herrschaft durch ein allgemeines Reichs-Herkommen allerdings die Befügnuß zustehet, diejenige Fuhrleute, welche des Zoll-Herrn Gebiet in ihrer Fahrt beziehen, zur Beybehaltung deren ordentlichen Land- und Zoll-Straßen durch Arrest und andere Strafmittel zu zwingen; also auch der Geleitsherr die zu- und von der Meß gehenden Kaufleute und Waaren, zu Eintretten und ohnabweichiger Fortwanderung auf der graden ordentlichen Geleits-Straßen stracklich anhalten zu können, berechtigt seye — — über dieses noch sogar in denen Zeiten, wo das Fürsten- und Herzogthum Wirtzburg von der Crone Schweden bekanntlich als einer fremden Macht besessen worden ist, schuldiges Ansuchen nicht außer Acht gelassen, sondern in der Vermuthung, als ob der gedachten Cron als neuem Lands-Innhaber, diese zwischen dem Hochstift Wirtzburg und gedachter Reichsstadt hergebrachte Rechts-Zuständigkeit etwan verborgen wäre, solche in denen stärkesten Ausdruckungen oberwehntermassen zu erkennen gegeben hat. —

Allermassen, wann dieses Ansuchen ein blose Formalität hätte sein sollen, die Reichs-Stadt Nürnberg nicht nothwendig würde gehabt haben, bey entstandenen Verhindernussen ihrer Kauf- und Fuhrleuten wegen der zur ordentlichen Geleits-Zeit nicht möglich gewesener Beziehung der Kitzinger Straßen ihre Entschuldigung einzulegen und auf eine andere Zeit das wirkliche Geleit zu erbitten. —

Es besteht die wesentliche Eigenschaft der so oft diesseits angeregten Observanz des von ohnvordenklichen Zeiten hergebrachten Zwang-Rechts eintzig und allein darinnen, daß, wann die Nürnberger Kauf- und Fuhrleute die Frankfurter Meß, während der Geleitszeit wirklich besuchen und das Hochstiftliche Gebiet mit

conductum nundinalem herkömmlich besitze. Der Simmeringer Landstraße, welche auch stellenweise durch Würzburger Ortschaften führe, gehe das wesentlichste Kennzeichen des meßherrlichen Geleitsrechts ab, die ununterbrochene Vergeleitung de uno emporio ad aliud. Mainz habe nur ein Geleitsrecht von Bischofsheim an, für welches in Miltenberg das Geleitsgeld bezahlt werden müsse. Würzburg erinnert daran, daß den Rechten auch Pflichten gegenüber ständen, daß das Hochstift infolge der Durchführung des Geleitsrechtes bedeutendere Kosten habe und deshalb auch auf die Einhaltung der Straßen durch die Kaufleute dringen müsse, „denn wenn das Hochstift das Geleit gänzlich aufgeben oder nicht genugsam bestellen würde, so würde es bekanntlich von den höchsten Reichsgerichten unter Erkennung einer scharfen Strafe dazu angehalten werden". Mainz macht ferner noch geltend, daß die Nürnberger auch schuldig seien, bei dem kurmainzischen Amte in Bischofsheim um das Geleit nachzusuchen und außerdem „verschiedene kleine Präsenten an Pfeffer und dergleichen zum Zeichen des anerkannten Geleitsrechtes zu reichen".

Die Mainzer Advokaten suchen ein „hohes mainzisches Zoll- und Geleitsregal" auf der Nürnberg-Simmeringer Landstraße nachzuweisen.[1])

---

ihrer Person oder Waaren betretten wollen, dieselbe nothwendig und ohnabweichlich in ihrer Hin- und Herfahrt die von Alters her gewöhnliche und ordentliche Geleits-Straßen über Kitzingen ebenermaßen beziehen und die herkömmliche Geleits-Gebührnussen entrichten." (Aus der „Species facti".)

1) „Nach der Würzburger Regierung selbstiger Bekanntnuß sey dieses angerühmte Zwangs-Recht, in Ansehung seines Ursprungs, mit keinem Titul muniret, sondern es bestehet der Werksatz deren praetendirten Geleitsbefugniß lediglich auf dieser vorgeblichen Praescription, daß nemlich Nürnberg um das lebendige Geleit anfänglich aus freyem Willen nachgesuchet, daß dieses Ansuchen hernach zur Observanz erwachsen, daß die Observanz in Contradictoria befestiget, und daß solchergestalten der Actus antea voluntarius in necessarium verwandlet worden seye. Daß aber übrigens diese Nürnbergische Nachsuchung nichts als eine blose Formalität seye, welche die Jura eines Geleits-Herrn weder vermehren noch vermindern kann, schließt sich gantz klar aus folgendem: Die drey Städte, Worms, Bamberg und Nürnberg sind allerdings gehalten, bey einer jeden Mayntzer und Frankfurter Jahr-Meß und das sogenannte berühmte Pfeiffer-Gericht durch eine mit schweren Kosten abgeschickte Deputation, mit vielen Feierlichkeiten nachzusuchen; gleichwohlen hätte weder die eine noch die andere deren beyden Meß-Städten, sich jetzo beygehen lassen, wider die Requirenten einen Zwang zu ihren Jahr-Messen zu behaupten. Und da die Reichsstadt Nürnberg auch bei dem Chur-Mayntzischen Städtlein Bischoffsheim anzusuchen schuldig ist, wie bei dem Fürstenthum Wirtzburg; so hat solcher gestalten ein Geleits-Herr wider den anderen mutuo präscribiret, ohne daß einem oder dem anderen ein Praecipuum übrig bleiben kann."

— — — „Die Fuhrleute haben keine andere Straßen von Frankfurt auf Nürnberg zu Meß- und anderen Zeiten mit ihren Frachten gebraucht, als über Aub und

Noch während des ganzen Prozesses hatte der würzburgische Amtsverweser zu Aub den Auftrag, in der Geleitszeit die Nürnberger Fuhrleute, welche keine Transit- oder Straßburger Güter, sondern Frankfurter Meßgüter führten oder sich hierüber durch authentische Frachtbriefe nicht legitimieren konnten, anzuhalten. Ein Geleitsreiter wurde gleichzeitig nach Marktbibart gelegt, um die nach Steft und Breit Ausweichenden auf die Kitzinger Geleitsstraße zu zwingen. Er mußte stets bis Herbolzheim auf und ab reiten. Andere Geleitsreiter wurden nach Roßbrunn gelegt und ritten nach Irtenberg auf und ab, um die ober und unter Marktbibart Austretenden zu scharfer Strafe „einzufangen".

Nachdem aber bei dem Reichskammergericht das „widrige" Urteil gefällt worden war, daß die Nürnberger Fuhrleute sowohl in als außer der Geleitszeit „die hohe Straße über Aub und Simmeringen" nach Bischofsheim fahren durften, wodurch des Hochstifts bisheriges Zwangsrecht auf der alten Land- und Heerstraße in Wegfall kam, wurde von der würzburgischen Regierung zunächst eifrigst nach Gegenbeweismitteln und Ausflüchten gesucht. So wurde die Frage, ob die Nürnberger und Frammersbacher Fuhrleute [1]) gleichzuhalten seien, eifrigst ventiliert.

Im Jahre 1762 fragt die Hofkammer zur Meßzeit bei der hochfürstlichen Regierung an, wie es nunmehr „wegen dem ohnlängst in Sachen Churmainz contra Würtzburg die Geleitsstraße über Simmeringen betr. zu Wetzlar gegen das fürstliche Hochstift widrig ausgefallenen Urteil zu halten sei".

Die hochfürstliche Regierung erläßt hierauf eine Verordnung an die Geleitszöllner zu Marktbibart und Kitzingen und namentlich auch genaue Instruktionen an die Geleitsreiter zu Marktbibart und Herbolzheim, nach welchen diejenigen Kaufleute, die den Weg über Aub—Simmeringen einmal eingeschlagen haben, nicht mehr hinweggeschleppt

---

Simmeringen und keine anderen Straßen gewußt. — Auch ist dem Fürstlichen Hochstift Wirtzburg niemahlen beygefallen, sie hierinfalls zu stören, und auf die Straßen über Wirtzburg oder Kitzingen zu bezwingen, mithin ist dieser angebliche Straßen-Zwang eine blose Neuerung, wodurch sowol Chur-Maynts in seinen Gerechtsamen, als das Publicum in der Commercial-Freyheit gestört wird." (Man beachte auch das Juristendeutsch im Zeitalter Goethes!)

1) Frammersbach bei Lohr a./M. hatte damals mit die berühmtesten Fuhrleute in Deutschland, welche besonders den Verkehr auf den bedeutendsten damaligen deutschen Handelsstraßen Nürnberg—Frankfurt und Nürnberg—Leipzig vermittelten. Näheres über dieses Gewerbe vielleicht in einer anderen Abhandlung über das Straßenwesen. Eine Abbildung eines Frammersbacher Fuhrmanns in der Kulturgeschichte von Henne am Rhyn.

werden durften. In anderen Fällen, wenn Arretierungen am Platze seien, sei erst jedesmal bei der Hofkammer anzufragen.

Der Amtsverweser zu Aub wurde beauftragt, die Fuhrleute des Nürnberg-Frankfurter Verkehrs zwar nicht mehr anzuhalten, aber fleißig zu notieren, wieviel Meßgüter und Fuhrleute überhaupt die Gegend passieren. Der Amtskeller zu Marktbibart erstattet Bericht: „wie, von wem, durch welche Ortsstraßen, auch mit welcher Solemnität die Nürnberger Geleitskutsche von Farnbach aus über Neustadt, Leimbach und von da zur Frankfurter Messe geführt und jedes Ortes übernommen und abgelöst wird".

Nach der Entscheidung im Reichskammerprozeß handelte es sich bei der großen Straße von Aub und Simmeringen ebenso um eine eigne privilegierte Geleitsstraße wie bei der Würzburg-Kitzinger Geleitsstraße. Die Güter müßten auf jener Straße eben das ansbachische und mainzische Geleit lösen und könnten deshalb nicht auch zu Kitzingen, also zur doppelten Geleitslösung herangezogen werden. Nur die ohne jedes Geleitszeichen passierenden Fuhrleute sollen in Aub angehalten werden dürfen. Das Reichskammergerichtsurteil verbot nur die Abtreibung von der Simmeringer Geleitsstraße, nicht aber die Behauptung der eigenen Kitzinger Geleitsstraße.

Die Folgen der handelspolitischen Streitigkeiten zwischen Würzburg und Mainz waren für den Handel keine guten.

Aus einer großen Enquete, welche die mainzische Regierung im Jahre 1765 über den Verkehr auf sämtlichen kurmainzischen Landstraßen anordnete, geht bezüglich der uns hier interessierenden Straßen folgendes hervor: Das Amt Aschaffenburg berichtet, daß bis vor 3 Jahren (1763) jährlich etwa 3 Nürnberger Fuhrleute durch Aschaffenburg gekommen seien, jetzt (1765) kämen gar keine mehr, der ganze Verkehr ziehe auf der linken Seite des Maines hin, über Gigesheim, Stockstadt, Obernburg, Miltenberg, Hundheim. Die Fuhrleute hätten wegen der durch die Holländer Holzfuhren so sehr ruinierten Spessartstraße ihren Weg geändert. Das Amt Prozelten berichtet, daß gar kein Verkehr mehr durchgehe, sondern derselbe gehe ganz über Hundheim und Bischofsheim. Amt Külsheim konstatiert einen Rückgang des Verkehrs wegen der Zölle, Wege- und Geleitsgelder. Amt Hundheim zählt jährlich 40 Nürnberger Fuhrleute, dagegen seien die Augsburger in neuerer Zeit ausgeblieben, weil die Wege über Blaufelden und Crailsheim besser und die Zoll- und Geleitsgelder dort geringer seien. Amt Lohr teilt mit, daß es gar keinen großen Verkehr habe, daß nur die Frammersbacher Fuhrleute auf der Rückfahrt in ihre Heimat durchkämen. Aus dem Amt Rothenbuch wird gemeldet, daß früher ein großer Verkehr von Nürnberg und Salzburg her und aus Franken selbst durch-

gezogen sei, der jetzt auf der andern Seite des Maines über Obernburg und Stockstadt ziehe und an Gütern hauptsächlich Meßgüter, ferner holländische Waren, Käse und andere Landesprodukte mit sich führe. Außer dem Postwagen und einigen zur Messe ziehenden Personen sei der Verkehr ganz eingestellt. Die Straße sei verfallen und sehr bergig, auch habe man im Spessart immer nur schwer Fourage und Einkehr gefunden. Das Amt Billigheim berichtet, daß auch der Güterzug Aschaffenburg—Miltenberg—Amorbach—Walldürn rc. fortwährend abnehme, weil die Neckarschiffahrt zunehme und die Güter, insbesondere der Tabak, von Mainz über Mannheim nach Heilbronn gingen, seitdem ein Heilbronner Marktschiff wöchentlich nach Mainz fahre.

Das Ergebnis der gegenseitigen Befehdung der beiden fränkischen Großmächte Mainz und Würzburg war also eine Verminderung des Verkehrs. Die schwäbischen Güter, die nicht viel Bedrückung vertragen konnten, da ihnen auch noch andere Wege zu Gebote standen, blieben ganz aus und der übrige Verkehr wurde geringer, da ihm der gerade Weg durch den Spessart verschlossen war.

Kurmainz und Würzburg näherten sich nunmehr zu einer vertragsmäßigen Handelspolitik zunächst bezüglich der Mainschiffahrt, dann aber auch hinsichtlich der Landstraßen.

Dabei kam der in Kurmainz seit 1746 erwachte Eifer, den eignen Handel auch durch Kommerzientraktate zu heben, den in Mainfranken bestehenden Reformplänen entgegen.

In dieser Beziehung jedoch war Brandenburg schon früher vorgegangen als Würzburg. Schon im Jahre 1764 (5. Juli) war ein Vertrag zwischen Mainz und Ansbach zustande gekommen, welcher bereits die Einführung einer direkten Spedition von dem ansbachischen Steft bis Mainz ins Auge faßte, während bisher die Schiffahrt zunächst nur bis Frankfurt erfolgen konnte. Der Vertrag schließt mit den Worten:

„Schließlich sagen beide Theile einander verbindlich zu, von nun an künftig alle Mittel und Wege aufrichtig und getreulich einzuschlagen und mit gemeinsamen Kräften behaupten zu wollen, welche die vollkommene Freiheit des Commerzii und der direkten Schifffahrt auf dem Maynstrome gänzlich herzustellen, die dagegen gemacht werden wollenden Hindernisse wirksam aufzuheben vermögen."

Die Schiffahrt und der Handel seien noch nicht auf der Höhe, die Verzögerungen, die durch die mangelhaft betriebene Schiffahrt entstünden seien daran schuld, daß der Handelszug auf „Abwege" geraten sei. Er meide vielfach die nächste und naturgemäße Mainstraße. Mainz und Ansbach vereinigen sich, daß ein Vertragsteil des anderen Schiffahrt in Hin- und Rückladungen wie die seinige betrachte. Ferner „damit keine

Spaltungen, Nahrungseifersüchteleien oder sonstige Bevorteilungen entstehen", so will man, wenn die immediate (direkte) Fahrt in vollem Zuge ist, soweit die Schiffahrt es gestattet, sich beiderseits zu einer nach dem Zentnergewicht resp. nach Stücken normierten Frachtregulierung vereinigen. Es soll ferner beiderseits dafür gesorgt werden, daß es nicht an erfahrenen Schiffern und guten Fahrzeugen fehle, damit die Spediteurs einen sicheren Regreß haben und auf prompte Beförderung rechnen können; die Ansbacher Schifferei sei in Ordnung, aber an der Mainzer fehle es noch. Die Regierung will auch ferner bewirken, daß die Spediteure in den Korrespondenzen durch überzeugende Vorstellungen den Proprietärs die Vorteile der direkten Fahrt glaubhaft machen.

Wenn man — wie zu besorgen sei — an „anderen Orten" gegen diese immediate Fahrt reagiert, so wollen die Vertragschließenden jeden derartigen Fall als eigne Sache betrachten. Gegen Gewalt oder sonstige Unbill soll mit „eingreifenden" Vorstellungen und, wenn diese keinen Eindruck machen, mit Gewalt und Repressalien vorgegangen werden.

Wenn von „jener Seite" mit einer übertriebenen Grundverzollung der Handel erschwert wird, so soll Mainz auf seinen Zollstätten gegen diese „Störer des Commercii" mit rigoroser Grundverzollung verfahren, die ansbachischen aber in der Verzollung „proportionierlich erleichtern oder entschädigen".

Damit war die Grundlage einer mainzisch-ansbachischen Handelspolitik gegeben.

Würzburg versuchte nun zunächst durch eine Verschärfung seines Kitzinger Straßenzwanges den Vertrag zu paralysieren, zog sich jedoch dabei einen Geleitsprozeß mit dem schwarzenbergischen Breit zu.

Würzburg schärfte nämlich das Hauptinstrument der fränkischen Handelspolitik, das Geleitsrecht gegen die von Mainz nach Breit und Steft direkt kommenden Güter, um dadurch den Vertrag, welcher eine direkte Mainschiffahrt bezweckte, möglichst zu vereiteln. Die Mainzer Güter wurden als Transitogüter erklärt und die in Steft und Breit landenden Schiffer gewaltsam nach Kitzingen gebracht, damit sie dort den Geleitszoll zahlten. [1])

Die Erbitterung und der Interessengegensatz zwischen Würzburg

---

1) Eine nach Breit bestimmte Ladung, enthaltend:

1 Kiste Kandis, 1 Faß Zucker, 4 Faß Farin, 1 Faß Kaffee, 3 Faß Diversa, 814 Stück Campeche-Holz, zahlte — gezwungen nach Kitzingen zu fahren — 3 fl. Geleitszoll von 5 Wagen und 2 Karren, 2 fl. 2 *ℓℓ*. 24 ₰. für Wegzoll von 23 Pferdelast, 3 Batzen 18 ₰. für Brückenzoll für Ipphofen von den Pferden, 2 Bz. 9 ₰. für Landzoll von Pferden für Station Bibart, 7 fl. 2 Bz. 12 ₰. für erhobenen Wegzoll in der Geleitszeit von 5 Wagen und 2 Karren. Sa: 13 fl. 5 Bz. 13 ₰.

einerseits, Brandenburg-Ansbach und Schwarzenberg anderseits stieg dadurch wieder ganz bedeutend. Gegen Würzburg wird geltend gemacht, daß es nach Kitzingen kein Wassergeleitsrecht, sondern dort nur ein Weggeleitsrecht habe. Zur Zeit des im Jahre 1750 mit Ansbach errichteten Rezesses seien keine Güter von Mainz direkt nach Kitzingen, Steft oder Breit gegangen, sondern die Güter seien in Mainz „durch die dortigen von Tag zu Tag abwechselnden Marktschiffer" nach Frankfurt gebracht, hier teils in der Stadt gelassen, teils — und zwar zum weitaus größten Teile — in die hier jederzeit wartenden oberländischen Geschirre übergeschlagen und dann an ihre bestimmten Handels- und Speditionsplätze abgeführt worden. Dagegen seien diejenigen Güter, welche während der Frankfurter Meßgeleitszeit ankamen und nach Steft und Breit adressiert waren, immer für geleitsbar gehalten und nach Kitzingen auf die Geleitsstraße zu gehen gezwungen worden. Nur wenn sie sich als Waren-Transito-Güter, d. h. als holländische, kölnische oder mainzische durch genaue Frachtbriefe erwiesen, seien sie durchgelassen worden. Ebenso handle es sich jetzt bei der direkten Fahrt um mainzische Güter und diese seien frei.

Soweit dieser Streit die brandenburgische Niederlage in Steft betraf, welche damals, wie aus den Akten hervorgeht, bereits dreimal soviel Handel und Spedition als Breit besaß, kam die Sache durch die bald darauf beginnenden Verhandlungen über den Abschluß eines Handelsvertrages: Mainz—Würzburg-Bamberg—Brandenburg-Ansbach bald in ein anderes Fahrwasser. Die schwarzenbergische Kanzlei dagegen klagte beim Reichskammergericht gegen Würzburg.[1]) Dieser Prozeß wurde mit gewohnter Präzision in den Jahren 1766 bis 1804 geführt und fand trotz dieser Gründlichkeit keinen ersichtlichen Abschluß.

Technisch handelte es sich um ein Mandatum de non impediendo liberum commerciorum usum, de non via facti sed iuris procedendo de non extendo possessionem pedagii ultra observantiam et leges imperii, nec sibi arrogandi sub praetextu elati pedagii plane aliud et novum jus geronii, stapulae et monopolii. Alte Akten und Urkunden werden hervorgeholt, es wird haarscharf nachgewiesen, daß im Jahre 1644 ein Nürnberger Bürger wegen Umfahrung des Kitzinger Geleits 100 Thlr., 1688 ein Breiter Bürger 100 Thlr. Strafe zahlte u. s. w. Würzburg läßt 1768 eine Exzeptionsschrift ausarbeiten, Schwarzenberg lädt sich große Kosten durch den Prozeß auf den Hals.

Allein da der „animus non parendi" sich würzburgerseits immer mehr verstärkte, vermochte das Mandat nicht viel auszurichten, und es zieht sich das äußerst langweilig tagebuchartig geführte Protokoll zu

1) Nach Plochmann wurde durch dieses Vorgehen eine Besserung der Handelsverhältnisse in Breit erzielt und hier nunmehr ein neuer Krahnen gebaut.

diesem Prozeß ohne Unterbrechung über einen Zeitraum von 38 Jahren hin. [1])

Der Streit mit Schwarzenberg war jedoch nur eine Episode, die Hauptfrage, die an Würzburg herantrat, war die, „durch welche ausgiebige Gegenberechnungen den kurmaynzisch-anspachischen Plänen ausgewichen werden könne, um das commercium sowohl, als auch die davon abhängenden Gerechtsamen und Nutzbarkeiten des Würzburger Hochstifts von dem hierunter verborgenen Nachtheil zu bewahren".

Zunächst gedenkt Würzburg mit Frankfurt und Nürnberg gemeinsame Sache zu machen gegen Mainz-Ansbach. Frankfurt stehe ohnedies mit Holland in enger Verbindung, und die Rheingüter sollen in Frankfurt umgeschlagen und von da nach Würzburg gebracht werden. Man fürchtet nur, daß Mainz „in via retorsionis" mit den Zöllen vorgehen werde.

Frankfurt selbst thut nun (1765) Schritte, um Anschluß an die fränkischen Territorien zu suchen. Bevor man den für die ganze Handelspolitik so entscheidenden Schritt wagt und sich für oder gegen Mainz entscheidet, überlegt man in den leitenden Kreisen zu Würzburg äußerst lange eingehend und mit einer gegen frühere Jahre sehr fortgeschrittenen scharfen Berechnung der Interessen den Anschluß an den Mainz-Ansbachischen Vertrag. Der Inhalt der sehr umfangreichen Verhandlungen über diesen Gegenstand soll zur Illustrierung der auf Traktate gerichteten Seite kleindeutscher Handelspolitik wiedergegeben werden.

Man reflektiert nämlich in Würzburg folgendermaßen: Wenn an den 7 unteren Mainzollstätten den von Steft nach Mainz u. v. v. gehenden Gütern dieselbe Zollvergünstigung gewährt würde, welche den zur Kitzinger Niederlage bestimmten Gütern verstattet ist, so würde das Ärar die Hälfte seiner Zollrevenüen einbüßen, ohne daß von Ansbach der mindeste Vorteil zu erwarten wäre, vielmehr wäre noch zu besorgen, daß auch die Würzburger Land- und Wegzölle zu Kitzingen,

---

1) Im Jahre 1777 kam die Sache in der unter Adam Friedrich in Handelssachen doch schon klüger gewordenen würzburgischen Hofkammer nochmals zur Sprache. Die Regierung macht geltend, aus den Frachtbriefen könne man, wie die Erfahrung gelehrt habe, gar nichts mehr über die Güter bestimmen, sondern nur aus den Avisbriefen, welche an die Spediteure per Post geschickt würden. Die Regierung beschließt zur Wahrung der Geleits-Gerechtsame künftig einmal im Jahre einen Notarius nach Breit zu schicken, welcher zu protestieren und über die geschehene] Protestation ein Instrument aufzunehmen habe, durch welches die Würzburger Geleits-Gerechtsame genugsam aufrecht erhalten würden. Etwas anderes zu unternehmen, die Schiffer, wie bisher öfters geschehen, zu pfänden und die nicht als Transitogüter legitimierten Waren einfach hinweg zu nehmen, sei unthunlich; Schwarzenberg werde dann iure retorsionis dasselbe thun, Schiffahrt und Handel aber würden am meisten darunter leiden.

Iphofen und Marktbibart beträchtlich geschmälert würden, da voraussichtlich die zu Steft oder Breit von Mainz anlangenden Güter ihren Zug über Uffenheim nehmen. Ansbach sei ohnedies bereits damit beschäftigt, die Straße von Uffenheim nach Steft in Stand zu setzen, während es den Bau der „Heer- und Kommerzialstraße" nach Nürnberg sistiert habe.

Die Kitzinger Niederlage würde dem gänzlichen Untergang ausgesetzt sein, da die Nürnberg-Regensburger Speditionsgüter bei gleicher Zollbegünstigung von Steft und Kitzingen nicht mehr wohl auf Kitzingen gehen könnten, da jeder Zentner um $2^1/_4$ Kreuzer dahin mehr Fracht beanspruche als nach Steft.

Wenn man jedoch dem mainzischen Traktat nicht beitreten und die scharfe Verzollung gegen alle außer die Kitzinger Niederlagsgüter ins Leben treten würde[1]), so könne doch von den Nürnberg-Regensburger Speditionsgütern kein Pfund mehr zur Kitzinger Niederlage kommen, da die Fracht eines jeden Zentners infolge des Mainz-Ansbachischen Vertrags um $5^1/_3$ kr. sich höher nach Kitzingen als nach Steft belaufe. Allein das hochfürstliche Ärar habe in diesem Falle keinen Abbruch zu erleiden, denn wenn auch die Mainzer die Zölle verschärften, so bringe doch das Würzburger Ärar durch die Repressalien gegen Mainz an den 7 unteren Wasserzollstätten das wieder ein. Gegebenenfalls könne man auch die Zollvergünstigung für das dann doch nicht mehr konkurrenzfähige Kitzingen aufheben. Dem Fiskus bringe die Kitzinger Niederlage überhaupt nur Schaden und Kosten, den Vorteil hätten nur die Kitzinger Einwohner.

Der Schaden bei der Grundverzollung sowie der Nutzen bei den Benefizien fließe den Auswärtigen, für welche die Güter spediert werden, zu; das große Publikum habe weder an der Zollvergünstigung noch an der Grundverzollung irgend welches Interesse; das fürstliche Ärarium habe aber bei der Zollvergünstigung auch dadurch noch einen Abbruch zu erleiden gehabt, daß unter dem Deckmantel der Speditionsgüter die Schweinfurter, sächsischen, Bamberger und andere in diese Gegend gehörigen Waren, welche ihren Weg nach Kitzingen machten, oft von dem Kitzinger Zoll-Nachlaß den Vorteil gezogen hätten.

Nach eingehenden Erörterungen wird von der Hofkammer sowohl wie vom Gebrechenamt der Beschluß gefaßt, daß dem Vertrag nicht

---

1) Erklärend ist zu bemerken, daß die eigentliche Grundverzollung darin bestand, daß man nicht nur allein „per omnes species", sondern auch nach dem Zentner-Gewicht ohne mindesten Nachlaß den Zoll erhob. In Würzburg ist bisher eine scharfe Verzollung nicht üblich gewesen. Der Zöllner schätzte die Güter auf Pflicht und Gewissen und nach dem Augenmaß, und abgesehen davon bestanden ja bereits eine Reihe von Zollermäßigungen.

beizutreten, vielmehr die bisher geübte Grundverzollung an den Wasserzollstätten anzuwenden sei, jedoch unter Dareinlassung der auf 10 von 100 gerechneten Tara, mit Ausnahme der bambergischen Güter, gegen welche rezeßmäßig zu verfahren sei. Die sonstigen bisherigen Benefizien seien dagegen aufzuheben. Der Schiffer könne gar wohl bestehen, da er statt der 10 % thatsächlich 20 % für die Tara genieße, weil die Schätzung nach dem Augenmaß nicht genau eingehalten und also gewöhnlich etwas mehr zum Vorteil des Schiffers nachgelassen werde. Dabei sei auch dieses noch mit in Betracht zu ziehen, daß durch diese Erleichterung der Verdruß der benachbarten Stände gehoben werden könne. Gegen Kurmainz dagegen sei von diesem Vorhaben nichts zu äußern, „damit man nach dem jenseitigen, allenfallsigen Verfahren zur Veranlassung der Repressalien die freie Hand behalte".

Durch die erwähnte nicht allzuscharfe Verzollungsart und im Hinblick auf die Förderung der Mainschiffahrt durch den Mainz-Ansbacher Vertrag werde auch die Besorgnis gehoben, daß die schwäbischen Güter wiederum wie vormals auf dem Neckar fortgeführt oder „bei erfolgender Wohlfeilheit der Fourage" zu Miltenberg ausgeladen, d. i. mit Umgehung der diesseitigen Landzölle über Bischofsheim a. Tauber und Willmersdorf nach Nürnberg oder zu einem anderen Bestimmungsort gebracht werden möchten. Die auf dem Rhein- und Neckarstrom bisher fortgeführten Augsburger und Regensburger Güter würden vielmehr zum Besten der unteren sieben Wasserzollstätten wiederum in den Main eingeleitet.

Die Ausladung zu Miltenberg aber stehe um so weniger zu befürchten, als dieselbe der zwischen Kurmainz und Ansbach getroffenen Konvention entgegenlaufen würde, indem die gerade Fahrt von Mainz nach Steft unterbrochen würde. Dabei dürfe namentlich nicht außer acht gelassen werden, daß man bereits kurmainzischerseits zu erkennen gegeben habe, man könne von den geschlossenen Traktaten nicht wohl abgehen. Was die Schädigung der Kitzinger Niederlage betrifft, so sei dieselbe eben notwendig und um so mehr zu gestatten, „als eben zur Zeit eine schickliche Vereinbarung des herrschaftlichen Interesses mit dem Wachstum der Handlung nicht ausfindig seye gemacht worden, somit das erstere als das gewisse dem ungewissen allerdings vorauszusetzen sey". Kitzingen würde zwar einen gewissen Abbruch erleiden, aber doch noch gehalten werden können durch den Lokalverkehr und weil die Meßgüter in der Geleitszeit dahin gehen müssen. Für eine entsprechende Aufrechterhaltung und Verschärfung des Geleitsrechtes werde schon Sorge getragen werden.

Würzburg müsse die von Mainz in Stockstadt ausgeübte Praxis annehmen und zur Meßzeit möglichst alle Güter dem Geleits-

zwange unterwerfen, mit Ausnahme der unwidersprechlich als Transitogüter nachgewiesenen; dies habe Würzburg schon 1750 bei dem Traktat mit Ansbach im Auge gehabt, als es die Vorzeigung der holländischen Frachtbriefe als Bedingung verlangte. Unter Transitogütern seien eben nur jene Güter zu verstehen, welche von ihrem Aufgabeort, ohne unterwegs zur Feilschaft ausgestellt zu werden, bis an den Abgabeort fortgeführt würden.

Nicht Transitogüter seien also sicher diejenigen, welche erst nach Mainz zur Meßfeilschaft und von da den Main herauf oder auch noch nach Frankfurt zur Messe gebracht würden. Diese Güter könnten deshalb nicht von dem Meßgeleitszwang ausgenommen werden.

Das beschließt die Hofkammer bei der Stellungnahme zu der direkten Fahrt Mainz—Steft wohl im Auge zu behalten. Bei den letzten 3 Messen habe man allerdings die Güter, welche von Mainz zur Geleitszeit nach Würzburg kamen, dem Geleitszoll nicht mehr unterworfen, allein man könne auch schärfer vorgehen.

Nachdem man sich durch ausgiebige Erörterungen die nötigen Verhandlungsobjekte verschafft hatte, beschließt man in Würzburg, in selbständige Verhandlungen mit Kurmainz einzutreten. Diese selbständigen Vorverhandlungen mit Mainz, bei denen es sich hauptsächlich um die Ermittlung der zwischen Mainz und Ansbach getroffenen Vertragsbestimmungen handelte, werden in der That bald eingeleitet.

Der Fürst von Würzburg stattete nun persönlich dem Kurfürsten von Mainz einen Besuch ab, während gleichzeitig die Würzburger Regierung ins Benehmen mit der mainzischen eintritt. Mainz leugnet in keiner Weise den Abschluß des Traktats mit Ansbach und bemerkt daß seine Bestrebungen lediglich auf Förderung des Mainhandels gerichtet seien, was ja auch Würzburg zu gute kommen müsse. Der Wortlaut des Traktats ist jedoch aus den Mainzer Ministern und Diplomaten nicht heraus zu bekommen und Würzburg setzt nun alle Hebel in Bewegung, um den Wortlaut des Vertrages zu erhalten; namentlich die Kaufleute in Würzburg werden dazu aufgefordert, sich jenen Akt resp. Kopie davon zu verschaffen. Endlich am 26. Januar 1765 langte ein Schreiben von Mainz ein mit der Abschrift des Traktates und löste die Spannung des Würzburger Handelsstandes; in diesem Schreiben wird der Fürst von Würzburg eingeladen, dem Vertrage beizutreten. Es sei das Ziel, durch Vertrag dem fränkischen Lande ein gemeinsames wirtschaftliches Band zu geben und dadurch den Handel wieder zu beleben. Nun kam alles in Bewegung: die Kaufleute werden zu Gutachten aufgefordert, Vorschläge werden gemacht, Ratschläge erteilt. Man fühlte in den beteiligten Kreisen schon damals, lange vor den Zollvereinsbestrebungen, daß die übergroße

Machtzersplitterung ein Unheil für den Handel und die Volkswirtschaft und daß ein Fortschritt nur durch Herstellung eines größeren Verkehrsgebietes, wenigstens auf dem Wege der Zollunion und der Zollverträge zu erreichen sei. Wenn auch, wie wir sehen werden, die von manchen erhoffte zollpolitische Vereinigung Frankens durch einen Vertrag von Mainz — Würzburg-Bamberg — Ansbach-Baireuth nicht so glatt zu stande kam, sondern durch die Ansichten, die damals noch vorherrschten, nur eine halbe Maßregel blieb, so sind doch solche Anläufe, Ansätze und Hoffnungen aus der „wahrhaften Vorzeit des Zollvereins" schon an sich interessant und näherer Darstellung wert. Gerade in Franken mußten die Zollverhältnisse und die politische Machtzersplitterung doppelt stark gefühlt werden, hier, wo ein blühender Transit- und Eigenhandel hätte geschaffen werden können, und wo andererseits keine Industrie und kein machtvoller autarkischer Staat für volkswirtschaftliche Zufriedenheit sorgte. Nur so verstehen wir auch das außerordentliche Interesse, das jetzt immer mehr dem Kommerzienwesen und den Handelsverträgen zugewendet wurde. Es bilden sich nun in Würzburg drei Parteien heraus, wobei zu berücksichtigen ist, daß für das Hochstift Würzburg von jeher lokale Interessengegensätze in der Handelspolitik arg mit hereinspielten.

Wenn der Vertrag Mainz-Ansbach durchgeführt wurde, so war die Kitzinger Niederlage gegenüber Steft sehr geschädigt, wenn man auch würzburgerseits den Kitzinger Gütern Zollnachlässe gewährte. Das sah man in Würzburg ein, und zugleich wurde auch daran gedacht, die Kitzinger Niederlage, den alten „Handelshafen" des Hochstifts Würzburgs aufzugeben und in der Stadt Würzburg eine Niederlage einzurichten. Sofort wird aber auch dagegen eingewendet, daß die Landfracht von Würzburg nach Kitzingen auf 20 kr. per Ztr., also viel höher als die Wasserfracht zu stehen komme, daß demnach unmöglich die Würzburger Niederlage bestehen könne, und es wird nun von der einen Seite verlangt, daß während der Meßzeit der Geleitszwang für die Mainzer Güter, der bis vor ungefähr 2 Jahren würzburgerseits aufrecht erhalten wurde, wieder eingeführt werde, um wenigstens diesen Handel der Kitzinger Niederlage zu erhalten. Ferner soll während dieser Zeit alles als Geleitsgut betrachtet werden; das sei zwar gegen den Rezeß von 1750, allein Ansbach halte sich ja auch nicht an den Rezeß, denn sonst hätte es den Vertrag mit Mainz nicht abschließen können.

Von einer der anderen Parteien wird die Einrichtung einer Niederlage in Würzburg bereits näher ins Auge gefaßt.

Die großen Frachtkosten nach Nürnberg würden aufgewogen dadurch, daß die Fahrt zu Land bis Kitzingen zwei Tage an der Reise

erspare, nachdem der Wasserweg nach Kitzingen sehr gefährlich sei, ferner sei auf weiteren Strecken eine Frachtdifferenz von Würzburg aus gegenüber der Fahrt von Kitzingen aus nicht vorhanden.

Es sei deshalb sofort, um die Wirkung des Ansbacher Rezesses zu vereiteln, an den Nürnberger, Regensburger, oberpfälzischen, oberbayerischen und den ganzen österreichischen Handelsstand die Nachricht von der Einrichtung einer Niederlage in Würzburg zu schicken und die Vorteile dieser Niederlage mitzuteilen.

Von einer dritten Seite wird die Situation wieder ganz anders aufgefaßt. Das Zollamt teilt mit, daß es für die Regierung nur vorteilhaft sei, wenn der Handel von Mainz sich nach Steft bewege und wenn die Regierung deshalb keinen Zollnachlaß mehr gewähre; denn von je 1000 Ztr. Handelsgüter, die nicht zur Kitzinger Niederlage kommen, sondern noch Steft gehen, nehme die Würzburger Regierung 806 fl. 5 kr. mehr an Wasser-, Brücken-, Land-, Wegzöllen, Wag- und Krahnengeld ein. Wenn man in Würzburg eine Niederlage wolle, müsse man das nicht gegen Mainz aus Opposition thun, sonst könne Mainz durch scharfe Verzollung der Würzburger Güter das ganze Werk zu nichte machen. Der § 8 des Mainz-Ansbacher Rezesses enthalte die Bedrohung, daß Mainz die nämliche Verzollung gegen die nach Kitzingen gehenden Güter einführen werde, welche Würzburg für die nach Steft gehenden einführe. Unter diesen Umständen könnte auch die Errichtung einer Niederlage in Würzburg vereitelt werden. Man kann das nur im Einverständnis mit Mainz thun. Diese Ansicht dringt durch, daß man sich erst mit Mainz ins Benehmen setzen soll, auf die notwendige Zusammengehörigkeit des Erz- und Hochstiftes gegenüber dem (protestantischen!) Ansbach und auf die Unzuverlässigkeit Ansbach als Kontrahent durch Vorlage des 1750er Rezesses hinweisen solle. Würzburg könne viel mehr bieten; Würzburg habe bis vor Stadt-Würzburg 7 Wasserzollstätten und auch Mainz 7 am Maine, das gleiche sich eher aus als ein Vertrag mit Ansbach, das gar keine Wasserzölle habe. Die Würzburger Schifferei sei viel bedeutender als die Stefter, die Stadt Würzburg allein habe 20 große wohleingerichtete Geschirre für die Handelsgüter. Die Stadt Würzburg sei sehr günstig gelegen besonders für den Güterzug von Augsburg, München, Tirol und Oberschwaben. Diese Güter kämen nämlich über Würzburg 2—3 Tage eher ans Ziel als über Steft. Mit der Wiedereinführung und Verschärfung des Geleits- und Straßenzwangs werde man nichts ausrichten, da die Erfahrung gelehrt habe, daß die Großhändler, auf die es namentlich ankomme, einfach ihre Waren zurückbehalten, bis die Geleitszeit vorbei sei, nur um dem Geleitszoll zu entgehen. Kitzingen könne voraussichtlich nicht gehalten werden, da eben die Lage

und der Frachtsatz von Steft günstiger sei. Durch eine Niederlage in Würzburg hätten einen großen Nutzen die Kärnergespannschaft, die Schifferei, die Wirte, Metzger, Bäcker, Schmiede, Wagner, Sattler, die zahlreichen Arbeiter, welche beim Umschlag, in der Niederlage, im Wagehaus u. s. w. beschäftigt sind. Eine Niederlage in Würzburg habe auch den großen Vorteil, daß sie in einer Stadt sei, die mit Mauern und Gräben und hinlänglicher Garnison versehen sei. Wenn in Würzburg eine Niederlage sei, werde auch die (würzburgische) Stadt Ochsenfurt aufblühen durch den Augsburger, Münchener, Tiroler und oberschwäbischen Güterzug. Die Regierung solle für die Niederlagsgüter der Stadt Würzburg eine $^1/_2$ Zollvergünstigung einführen, wogegen alle Güter in Würzburg strenger abzuwiegen seien, so daß die bisherigen Unterschleife beim Gewichtszoll vermieden werden und jener Ausfall der Zölle wieder ersetzt wird. Der Landweg von Würzburg nach Kitzingen u. s. f. und die größere Fracht soll durch Zollerlässe ausgeglichen werden. Gegenüber dem fiskalischen Gesichtspunkt, der auch stets geltend gemacht wird, und der durchaus keinen Zollnachlaß gewähren will, wenn nicht deutlich gezeigt wurde, wodurch dem Fiskus ein Ersatz geschaffen wird, wird geltend gemacht, daß durch Zollnachlässe wieder eine um so größere Anzahl Güter kommen und so durch die Quantität der Ausfall wieder ersetzt werde. Doch wird dieser Gesichtspunkt zunächst nur gestreift und noch nicht als Hauptgrund festgehalten.

Nachdem man in Würzburg auch in weiteren Kreisen alle möglichen handelspolitischen Berechnungen angestellt hatte, werden endlich zu Verhandlungen mit der mainzischen Regierung Deputierte von Würzburg nach Mainz geschickt.

In diesen Verhandlungen wird vor allem seitens Würzburg das alte Geleitsrecht wieder ausgespielt und betont, daß dasselbe auch für alle Transitogüter ausgeübt werden würde; dies sei in ganz Deutschland üblich und werde in Mainz selbst so gehandhabt. Die Ausübung des Geleitsrechtes sei keine Bedrückung des Handels, da es lediglich für die Sicherheit des Reisenden eingeführt sei. Das sei keine Störung der Kommerzienfreiheit, dagegen sei eine solche der Traktat Ansbach-Mainz von 1764. Hierdurch werde die Kommerzialfreiheit aufgehoben, alle Güter gezwungen, nach Steft zu fahren. Nur durch eine Vereinbarung zwischen Mainz und Würzburg, welche beide wirklich für den Mainhandel etwas bieten könnten, würden die Spesen der Kaufleute so vermindert, daß der Güterzug, der bereits zum Teil vom Maine abgewichen und auf den Neckar übergegangen sei, wieder zum Maine, und daß die Güter, die auch vom Rheine abgewichen seien und von Hamburg auf der Elbe nach Sachsen und von da nach Süddeutschland und

Österreich gingen, wieder zum Rheine und Maine gelenkt werden könnten. Mainz habe das größte Interesse, den Handel wieder auf den Main hinzulenken; es habe von Mainz rhein-aufwärts nur eine Rheinzollstätte in Gernsheim und dagegen sieben Mainzollstätten. Würzburg macht alle Anstrengungen, Mainz wieder von der Verbindung mit Brandenburg loszubringen. Würzburg schlägt Mainz vor, jetzt, nachdem es sich einmal an Ansbach gebunden glaube und nicht gut den Vertrag wieder brechen könne, zunächst einen geheimen Vertrag abzuschließen, in welchem Mainz verspricht, sowohl durch die Handhabung seiner Verzollung, besonders durch die Rückvergütungen, sowie überhaupt dahin zu wirken, daß eine in Würzburg errichtete Niederlage allmählich einen großen Mainhandel an sich ziehe. Erst dann, wenn dieses eingetreten sei, solle es offen hervortreten und mit der Begründung, daß der Vertrag von 1764 wirkungslos geworden sei, mit Ansbach brechen. Nur wenn Mainz und Würzburg immer enger sich verbinden, werde der Handel sich steigern und durch die Quantität auch der Abgang der Zölle wieder ersetzt werden. Das sei die gemeinsame Aufgabe von Mainz und Würzburg. Würzburg seinerseits verspricht speziell, die Mainzer Messe empor zu bringen, dadurch, daß es gegen österreichische, böhmische, sächsische, Regensburger, Nürnberger und Augsburger Güter und ebenso auch gegenüber rheinischen Gütern, die nicht von Mainz kommen oder nach Mainz gehen, sondern in Frankfurt auf den Main umgeschlagen werden, die exakte Verzollung anwendet, während es für alle Berg- und Thalgüter, die direkt nach Mainz gehen und von da kommen, $^1/_3$ Zoll nachläßt.

„Dies werde es um so lieber thun, als es ebenso wenig wie Mainz geneigt sei, mit anzusehen, wie die Reichsstädte allmählich in dem ganzen Commerzio das volle Übergewicht an sich ziehen, somit denen größeren Reichsständen in dem Commerzialwesen und allen damit verknüpften Dingen gleichsam Gesetze vorzuschreiben sich unterwinden.“

Wenn Mainz nicht mit Würzburg gemeinsame Sache mache, werde Würzburg durch exakte Verzollung gegen Mainz vorgehen und dadurch würden dann alle österreichischen, Tiroler, bayerischen, oberschwäbischen, Regensburger und Nürnberger Güter noch ganz und gar den Rhein hinauf auf den Neckar und die sächsischen und böhmischen Güter ganz und gar von Holland nach Hamburg, von da die Elbe hinauf geführt werden. Wenn alles nichts helfe, werde man das Mainstromkommerzium lieber vernichten und einem bedauernswerten Schicksal überliefern, als es einem dritten Stande überlassen.

Ein Bund mit Würzburg bedeute auch einen Bund mit Bamberg, also eine Handelsstraße bis in die sächsischen und böhmischen

Länder. Wie abhängig Mainz eventuell von Würzburg werden könne, zeige das eine Beispiel des Holzhandels vom Obermain, auf welchen Mainz angewiesen sei. Jederzeit wird betont, daß gerade in den gegenwärtigen Zeitumständen die Bistümer zusammenhalten und eher sich als einem Dritten Vorteile gewähren müssen. Insgeheim klagen die würzburgischen Deputierten jedoch darüber, daß Mainz stets so thue, als ob es in allem „das Heft in den Händen habe" bezüglich des Mainhandels, außerdem sei es sehr unangenehm, daß die zwei Worte „Chur" und „Erz" stets in einem übertriebenen Tone gegen andere angesehene hohe Reichsstände genommen würden.

Im allgemeinen geben die Schilderungen in der umfangreichen Korrespondenz der Deputierten an den Fürsten ein hübsches Bild von der Art und Weise des kleindeutschen diplomatischen Verkehrs der damaligen Zeit, wie sie genau nach der Reihenfolge ihrer Instruktion diese Punkte aussprechen, jene noch „masquieren" und erst sich orientieren u. s. w., wie sie fortwährend auch bei der Tafel und beim Weine an ihrem Geschäfte arbeiten.

Von Mainz wird empfohlen, Würzburg solle seine Niederlage, seinen Handel von Kitzingen nach Ochsenfurt verlegen. Dagegen wird geltend gemacht, daß die Landstraße nach Nürnberg nicht von da abgehe, daß es ferner in Ochsenfurt an allem mangele, was für den großen Handel nötig sei: berühmte Kauf- und Handelshäuser, Spediteurs, Banquiers und das zahlreiche kaufmännische Personal. Endlich kamen die Mainzer Räte auf den Vorschlag, in Würzburg selbst eine Niederlage zu errichten, und nun hatten die Würzburger Deputierten ihre ganze Kunst aufzuwenden, um diesen ihren eigenen Auftrag zunächst noch zu „masquieren", bis sie von Mainz ein sicheres Versprechen dafür hatten, daß der ganze Mainhandel zur Würzburger Niederlage geleitet werde. Mainz erklärte, daß es insofern an den Vertrag mit Ansbach nicht gebunden sei, als es nicht auch noch mit einem anderen Reichsstand einen Vertrag schließen könnte, es stehe formell nichts im Wege, weitere geheime Verträge abzuschließen, wenn nur dadurch kein direktes factum contrarium ausgeübt werde. Mainz stehe es vollständig frei, auch dem Fürstentum Würzburg die gleiche Zollwohlthat zu gewähren wie Steft, und damit sei schon die Konzentration des Mainhandels in Würzburg entschieden. Denn dann genießen die Güter, welche nach Würzburg gehen, eine Zollwohlthat im mainzischen Gebiet und eine solche im Würzburger Territorium, während die Güter, welche nach Steft gehen, nur im mainzischen die vertragsmäßige Zollwohlthat genießen, an den Würzburger Zollstätten dagegen ganz verzollt werden. Rechne man hierzu noch die übrigen Vorteile, die Würzburg seinem eigenen Handel bieten würde, so sei es

klar, daß der Mainz-Ansbacher Rezeß materiell vernichtet wäre, wenn er auch formell unangetastet bliebe.[1])

Es wurde also ein geheimer Vertrag vorbereitet, nach welchem sowohl die zur Würzburger Niederlage gehenden Güter einen Zollnachlaß seitens Mainz genießen, sowie auch Würzburg für die direkt nach Mainz gehenden und die direkt von Mainz kommenden Güter einen Zollnachlaß zugesteht. Über den Abfahrtsort werden genaue Frachtbriefe von Würzburg bis Mainz ausgestellt, ferner sind die direkten Schiffer bei der Rückladung zu begünstigen, namentlich die Frankfurter auszuschließen. Wegen der Frankfurter Güter ist man in Würzburg selbst bestrebt, doch noch etwas vorsichtig zu sein. Namentlich, wenn die Frankfurter Schiffer von der Rückladung ausgeschlossen würden, würden sie alle nach Steft sich wenden, und Steft hätte die Gelegenheit, mit Hilfe Frankfurts empor zu kommen. Ferner würden von den Landesprodukten öfters ziemlich viele nach Frankfurt verbracht und dabei zur Kompletierung der Fracht Kaufmannsgüter in der Thalfahrt beigeladen, dagegen aber ebensolche Kaufmannsgüter in die Rückfracht genommen und von den Schiffern nach Kitzingen verbracht, wodurch der Export jener genannten Produkte namhaft erleichtert und befördert würde. Wenn nun die Frankfurter Berg- und Thalgüter keine Zollwohlthat mehr genießen, so würde jener Export von Wein und Früchten nach Frankfurt erschwert werden. Wenn der Zollnachlaß, den die Frankfurter Güter in Ansehung der Kitzinger Niederlage seit vielen Jahren genossen hätten, verweigert werde, so sei das schon bedenklich. Frankfurt sei „in Kommerzialsachen eine zu sehr mächtige mit mehreren Millionärs unterstützte Stadt" und würde mit Aufwand großer Geldsummen das ganze Kommerzium vom Mainstrom abtreiben und die Güter per Achse an ihren Bestimmungsort bringen lassen. Da sei zum Exempel der Reichsstand Wertheim „unter der gefährlichen Direktion des bekanntlich sehr spitzigen kalvinischen Ministers Hinckelday", der sofort darauf eingehen würde, wenn Frankfurt ihm das bieten würde. Zur Ausführung dessen könnte allenfalls der nächst dem Mainstrom gelegene Ort Urphar (Wertheim gegenüber) dienen, wenn nämlich mit Frankfurter Geld dort die Straßen hergerichtet und eine Niederlage zur weiteren Transportierung der Güter zu Land gebaut werden würde.

Mainz erklärt, daß ein Unterschied zwischen Handlungsgütern und Landesgütern sei, und daß Würzburg seine Konsumtionsgüter ebenso gut

1) Auf diese Weise wurde also im achtzehnten Jahrhunderte deutsche Handelspolitik getrieben; die Hauspolitik der Territorialfürsten entschied darüber, ob eine Stadt Handelsstadt sein solle oder nicht.

in Mainz wie in Frankfurt einkaufen könne, wie es auch einwilligt, daß bezüglich des Handels mit Getreide und Wein Würzburg freie Hand behalten und nicht an Mainz gebunden sein solle. Dagegen alle anderen Rohprodukte Frankens, wie Häute, Leder, Wolle rc. dürfen nicht nach Frankfurt geliefert werden, weil Frankfurt diese Güter lediglich zum Trafik an sich bringe und bekanntlich selbst gar keine Fabriken habe, weil der mächtige Handelsstand der Errichtung der Fabriken aus gewinnsüchtigen Absichten auf alle nur erdenkliche Weise sich entgegensetze. Deshalb verdiene der Handel mit diesen Rohprodukten nach Frankfurt nicht die mindeste Vergünstigung, vielmehr solle Würzburg diese Produkte, soweit es dieselben nicht selbst verarbeite, nach Mainz liefern.[1])

Die bisherigen für die Kitzinger Niederlage auch Frankfurt zugestandenen Zollnachlässe könnten allerdings wieder aufgehoben werden, rechtlich steht nichts im Wege. Ebenso verhalte es sich mit den Bamberger, Thüringer und sächsischen Gütern. Den Bamberger Gütern wurde seither „in Kraft einer dem Ansehen nach verbindlichen Observanz" jederzeit $^1/_4$ infolge eines vor längeren Jahren erhaltenen Privilegs und den Schweinfurter Schiffern in Ansehung der Thüringer und sächsischen Güter $^1/_3$ Zoll erlassen; alle diese Wohlthaten nun müßten in dem Falle, daß die Waren nicht von einer der vertragsmäßigen Niederlagen zur anderen geführt wurden, von Würzburg aufgehoben werden.

Es handelt sich also für Würzburg darum, welcher Schaden größer sei, ob man die Frankfurter Güter exakte verzollen solle und damit mit Frankfurt sich verfeinden, oder ob man dies nicht thun und damit das Verhältnis mit Mainz im Hinblick auf den Mainz-ansbachischen Schiffahrtsvertrag verschlimmern solle.

Die Gefahr von Frankfurt bezüglich der Errichtung einer Niederlage zu Urphar wird als nicht so praktikabel und schädlich hingestellt.

Frankfurt werde diesen Plan um so schwerer durchführen gegen Mainz und Würzburg, da Frankfurt und Wertheim nur zwei Zollstätten am Mainstrom hätten. Wenn nun der Zoll erlassen werde, wodurch dann wegen Erleichterung der Fracht der Handel nach Wertheim könnte eingeleitet werden, so würde gegen die allenfalls eng verbündeten zwei mächtigen Reichsstände Mainz und Würzburg nie das Gleichgewicht, viel weniger ein Übergewicht herzustellen sein. Frankfurt müsse jährlich große bare Summen zuschießen, die beiden mächtigen Reichsstände dagegen „könnten der geldstolzen Frankfurter Eifersucht mittels Gestattung von Zollerlaß gegen einander an ihren Wasser- und Landzollstätten das Ziel stecken und das Übergewicht mit minderer Un-

1) Das Bestreben, den Eigenhandel mit „süddeutschen Naturkrescenzien" an sich zu ziehen, scheint demnach in Mainz nicht nachgelassen zu haben.

gemach erhalten, bis endlich die Partikuliers ihrer Verschwendung müde würden.“ —

Nachdem man in den Verhandlungen einmal soweit wenigstens gekommen war, lobt der Fürst seine Diplomaten in Mainz ausdrücklich, daß sie die diesseitige Absicht so klug verdeckt und maskiert, „nachdem durch solchen vernünftigen Hinterhalt der Gegentheil in Zwang versetzt wird, sein Pulver zu verschießen, während der Zeit man das Seinige menagieret und nach denen jenseitigen Aufschlüssen, seine Abmaß nach Convenienz zu bestimmen, das Heft in Händen behaltet“.

Bald aber ergeben sich neue Bedenken: Mainz befürchtet, wenn es den bisher üblichen $^1/_3$ Zollnachlaß für alle Schiffer aufheben und nur auf Würzburg beschränken würde, dann würden die Schiffer leicht beim Reichsgericht sich mit Erfolg beschweren können, denn Mainz habe in seinem Privileg keine Zollrolle enthalten, die dermalige mainzische sei eine scriptura propria et privata — es sei also vielleicht besser, den $^1/_3$ Zollnachlaß für alle Güter zu lassen und für Würzburger Güter einen noch größeren Nachlaß einzuführen. Ansbach hört von den Konferenzen in Mainz und verlangt Aufklärung. Um nun Ansbach „einen blauen Dunst vorzumachen“, halfen sich „Moguntini“ in der Weise, daß sie den Fürsten von Würzburg um ein „passendes“ Schreiben an den Kurfürsten von Mainz ersuchten, das man Ansbach vorweisen könne. Der Inhalt dieses Schreibens müsse folgender sein. „Ein Beitritt Würzburgs zu dem Traktat Ansbach-Mainz sei unmöglich. Würzburg werde vielmehr seinerseits zur Handhabung seiner Gerechtsamen Maßregel ergreifen.“ Der Mainzer Kurfürst ließ dann in Begleitung eines eigenen Handschreibens diesen Brief an Ansbach abgehen, um Ansbach über den „wahren“ Inhalt der mit Würzburg gepflogenen Verhandlungen aufzuklären.

Die Würzburger Deputierten haben über diese „Ausflucht“ „kein besorgliches Bedenken“ zu äußern.

Der Vorwurf, daß Würzburg lange Zeit in handelspolitischen Dingen indolent und engherzig gewesen sei, und daß Mainz sich deshalb an Ansbach gewendet habe, wird in den weiteren Verhandlungen von Mainz dadurch bewiesen, daß ein Schreiben der Würzburger Regierung aus dem Jahre 1747 vorgewiesen wurde, worin der von Kurmainz vorgeschlagene direkte Handel von Mainz bis Kitzingen deshalb zurückgewiesen wurde, weil für die Mainzer Schiffer in Kitzingen eine Rückladung gefordert wurde, was mit der Kitzinger Rangordnung nicht vereinbart werden konnte.[1]) Die Würzburger Deputierten zeigten

---

1) Danach scheint die im Jahre 1746 verordnete direkte Fahrt nicht von langer Dauer gewesen, vielleicht gar nicht bis Mainz gegangen zu sein (vgl. o. S. 94).

sich hierüber sehr erstaunt und betonten, daß sie darüber nie ein Aktenstück zu Gesicht bekommen hätten. Übrigens sei die damalige Zeit mit der jetzigen im Hinblick auf die herrschenden Ansichten gar nicht zu vergleichen.

In ihrem Bericht an ihren Fürsten fügen die Würzburger Diplomaten jedoch bei dieser Mitteilung noch hinzu: „wir seyen nun innerlich überzeugt gewesen, daß es nicht räthlich sei, Churmainz wegen seiner Verbindung mit Brandenburg noch ferner einen Vorwurf zu machen, sondern wir seyend vielmehr sehr beruhigt gewesen, daß der sehr friedlich denkende Deputatus, der den betreffenden Beweisakt vorgebracht, den Satz nicht gegen uns angewendet und weiter poussiret habe.“ —

Daß über alle Verhandlungen wiederholt auf beiden Seiten strengste Diskretion verlangt und zugesagt wird, liegt auf der Hand.

Denn sowohl Frankfurt wie Ansbach waren mißtrauisch und auf der Hut gegen die beiden geistlichen Fürstentümer.

Thatsächlich war auch der Hauptdifferenzpunkt vor Abschluß des geheimen Vertrages die Furcht vor Frankfurt. „Es ist wohl bekannt“, schreibt die Würzburger Regierung, „was Kräften die großen Handelsstädte in sich besitzen und wie sie folglich den Gang des Commercii wohl zu befördern, als auch im Gegentheil, solchen zu hemmen und von gewissen Gegenden abzuwenden vermögend seien.“

Würzburg möchte am liebsten die Mainzer und die Frankfurter Güter an sich ziehen und in seinen Zöllen begünstigen. Mainz jedoch möchte gerade durch den Zollvertrag und die Zollvergünstigung bewirken, daß der Frankfurter Mainhandel lahm gelegt und alle Güter von Mainz aus verfrachtet würden! Es wird deshalb von Würzburg der Gedanke ins Auge gefaßt, Mainz gegenüber mit Frankfurt dasselbe Spiel zu spielen, wie Mainz es mit Ansbach gethan und gleichzeitig mit Mainz und mit Frankfurt geheime Verträge zu schließen. Allein von den Einsichtigeren unter den Würzburger Deputierten wird dieses abgelehnt und verlangt, daß man Frankfurt keine Vergünstigung einräume. Vielmehr könne man den Mainz-Ansbacher Vertrag auch in dieser Hinsicht zu gunsten Würzburgs ausbeuten. Mainz könne nämlich von Brandenburg verlangen, daß es den Frankfurter Gütern keine Zollvergünstigung an seinen Landzollstätten gewähre, da der Mainz-Ansbacher Vertrag die Förderung des Mainzer Handels im Sinne habe. Dadurch aber würden die Frankfurter Güter veranlaßt werden, nach Würzburg zu gehen statt nach Steft und von Würzburg zu Land nach Kitzingen, Nürnberg ꝛc.[1])

Nach Ludovici hat die Rangfahrt Mainz—Frankfurt—Kitzingen erst in den 60er Jahren sich „zerschlagen“.

1) Wir sehen an diesem Beispiele, wie verwickelt die territoriale Handelspolitik im alten Deutschland oft werden konnte.

Lange dauerte das Schwanken der Würzburger Regierung vor dem entscheidenden Schritt.

Die Absicht von Mainz, alle Rhein- und Holländer Güter auf Kosten Frankfurts an sich zu ziehen, war für Würzburg sehr gefährlich. Es könne leicht, so sprechen die vorsichtigen Räte des Fürsten, eine Maßregel, die momentan vorteilhaft sei, in kurzer Zeit zum größten Nachteil gereichen und man solle sich deshalb Frankfurt gegenüber in keine feste Verbindlichkeit einlassen, solle aber den Mainzer Handel begünstigen, wo man könne.

„Auch die älteren Landesherren bereits in vorigen saeculis haben dies gar wohl eingesehen und deshalb viele Verträge in Zoll-, Geleits- und Kommerziensachen nur temporarie abgeschlossen, weil eben der Handel so wandelbar ist."

Auch laufe es doch allzu stark wider den Mann, meinten einige Räte, wenn Würzburg, welches durch Reichsbelehnung ein wichtiges Geleitsrecht zur Frankfurter Messe erhalten habe, nun mit vereinten Kräften diese Messe ruinieren helfe.

Von Sachverständigen wird ferner beim Fürsten geltend gemacht, was auch die Hofkammer bereits in Erwägung gezogen, daß nämlich die Gefahr einer Niederlage in Urphahr nicht bedeutend sei, da für die Güter nach Nürnberg der nächste Weg von Urphahr (Wertheim) über Würzburg gehe und ein anderer Weg zu kostspielig sei; die Güter nach Schwaben jedoch müßten eine Landstraße durch so vieler Herren Territorien nehmen (Anspachische, limpurgische, teutschordensche, kurmainzische 2c. Gebiete), daß nicht zu erwarten stehe, daß diese Herren sich alle vereinigen und sich in die Zollnachgiebigkeiten, sowie auch namentlich in die Reparations- und Unterhaltungskosten der Straßen teilen würden.

Anderseits könne Mainz, um nicht den gesamten Mainhandel durch diesen Zollkrieg zu vernichten, in Miltenberg eine Niederlage errichten und von Miltenberg aus die Güter per Achse auf der Bischofsheimer Straße über Aub und Simmeringen durch Brandenburg bringen lassen.

Bezüglich des Zollnachlasses wird geltend gemacht, daß derselbe mit Bamberg nur jure familiaritatis bestehe und wieder aufgehoben werden könne. Würzburg solle den Bambergern ihr Benefizium nicht nehmen, aber nur für die von Bamberg nach Mainz und nicht nach Frankfurt gehenden Schiffe einen $^1/_3$ Zollnachlaß gewähren (statt wie bisher $^1/_4$). Damit wurde schon vorgesehen, daß Bamberg ebenfalls dem Vertrag Würzburg-Mainz beitreten solle, also der ganze Mainhandel. Dieser Punkt ist Gegenstand weiterer Verhandlungen.

Dagegen wird eingewendet, und zwar sehr heftig, daß dann der

Güterzug über Würzburg hinaus nach Bamberg gehen werde. Allein nach eingehender Berechnung kam man zu dem Schluß, daß zwar die Thalfahrt von Bamberg aus eine bequemere Fahrt wäre, also nicht mehr so viel davon nach Würzburg kommen würde; allein die Berggüter, die doch erfahrungsgemäß die Hauptsache seien, würden wegen der beschwerlichen und gefährlichen Passagen von Würzburg ab viel kostspieliger und mühevoller nach Bamberg gelangen. Aber auch wenn der Handel sich allmählich auf die direkten Beziehungen von Mainz und Bamberg einrichten wollte, wobei er sicher sehr bedeutend würde, da Bamberg ein großes böhmisches und sächsisches Hinterland habe und der Osten mit dem Westen in der denkbar passendsten Weise durch die immediate Schiffahrt Bamberg-Mainz verbunden würde, so würde Würzburg zwar nicht als Niederlage bedeutend, aber durch Zölle reich werden, da dann auch noch die fünf oberen Würzburger Wasserzölle in Betracht kämen.

Nach solchen langen Erörterungen wollten die Deputierten in Mainz einen gewissen Abschluß der Unterhandlungen herbeiführen. Es wird von seiten der Deputierten einmütig begutachtet, den Handelsvertrag Mainz-Würzburg-Bamberg „cum exclusione Frankfurts" abzuschließen.

Nachdem dies in Mainz beschlossen war, befahl der vorsichtige Fürst jedoch noch, vor einer definitiven Resolution genau zu untersuchen: erstens die Beschaffenheit der Straßen von Urphahr nach Bischofsheim; ferner die zahlenmäßige Stärke des Verkehrs von Frankfurt und Mainz nach den Obermainländern, um hieraus zu ersehen, welcher Güterzug der bedeutendere sei. Auch befiehlt der Fürst, daß über die 1/4 Zollkonzession von Würzburg nach Bamberg die Hofkammerprotokolle von 1737 nachgeschlagen würden.[1])

Zum 1. Punkt wird das früher geltend gemachte bestätigt: die Straße nach Bischofsheim ist nicht eingerichtet, zwei Berge stehen im Wege, über drei Stunden beträgt der Umweg, dazu noch lauter schlechte Wege. Die Straße nach Augsburg von Urphahr geht auch über Bischofsheim, und außer durch Würzburger Gebiet (bei Distelhausen) durch das ansbachische, deutschherrische, öttingische und ist hier in gutem Stande bis Schwaben; zur Zeit gehen keine Güter auf diesem Wege nach Schwaben.

Bezüglich der Quantität der Güter wird eruiert, daß in der letzten Zeit nicht viele von Frankfurt heraufgekommen, weil die Zeiten überhaupt schlecht seien und die Käufer kein Geld hätten und weil speziell der 20 fl.-Fuß in Frankfurt auf der Messe für viele Waren bezahlt werden müsse, die Kaufleute aber auf baldige allgemeine Wiedereinführung des 24 fl.-Fußes auch bei der Handlung hofften.

1) Vergl. o. S. 88.

Diese Umstände hätten die Käufer zurückgehalten, mehr zu kaufen, als sie unbedingt brauchen. Von anderer Seite wird ein Gutachten über den Thalhandel abgegeben, aus welchem hervorzuheben ist:

Der Thalhandel geht fast ausschließlich nach Frankfurt und nicht nach Mainz, weil der Frankfurter Kaufmann durch seinen Geschäftsfreund in Holland seinen Wechsel nach dort remittieren könne, wogegen er ihm die Provision seiner Thalgüter verschaffe. Viele Thalgüter wie Stahl, Sensen, Sichel, Eisen, Materialien aller Art verbleiben in Frankfurt und werden da debitiert.

Doch betragen die Speditionsgüter um die Hälfte mehr als alle diese Güter. Dem Schiffer ist der Handelsplatz Frankfurt lieber, weil er hier für 2000 Ztr. nur 3—4 Personen braucht, in Mainz 7—8, denn wegen der vielen Rheinschiffe in Mainz kommen die Mainschiffer nicht zum Krahnen heran und müssen folglich die Güter durch Arbeiter abholen lassen. Ferner ist in Frankfurt bedeutender Getreidemarkt, und die Mainschiffer haben deshalb immer gute Thalfracht. Auch kommen die kleinen Mainschiffe wegen der heftigen Winde in Mainz oft in Gefahr. Frankfurts Hauptgeschäft sei übrigens Eigenhandel und Wechselgeschäft.

Die Thalgüter gehen zu $^2/_3$ nach Frankfurt und zu $^1/_3$ nach Mainz; die Handlungsgüter, welche für die Nachbargegenden behufs Eigenhandel gekauft werden, kommen auch mehr von Frankfurt; die Frankfurter Handlungsgüter und die Mainzer Speditionsgüter zusammen gehen jährlich zu $^2/_3$ von Mainz und zu $^1/_3$ von Frankfurt herauf.

Der Fürst meint jetzt, die Landesprodukte von Würzburg würden auch außerhalb Frankfurts Abnehmer finden, und was Frankfurt an fränkischen Landesprodukten zum Konsum nötig habe, werde es auch ohne Zollwohlthat daher beziehen. Was die Zollwohlthat von Bamberg betrifft, so wird geltend gemacht, diese könne nicht gegen die direkte gerade Fahrt Würzburg und Mainz eingewendet werden, weil es dem Fürsten von Würzburg, der doch zugleich Fürst von Bamberg sei, leicht sei, auch für Bamberg einfach dem Würzburg-Mainzer Vertrag beizutreten.

Die Frachtberechnungen, welche ferner der Fürst noch ausstellen läßt, ergeben folgendes:

Die Wasserfracht ist verschieden, je nachdem das Wasser groß oder klein ist, im ersteren Falle kostet der Zentner 40—45 kr. rh., im letzteren dagegen 50—55 von Mainz nach Würzburg. Die Wasserfracht von Frankfurt ist 5 Kreuzer weniger. Die Landfracht von Kitzingen bis Nürnberg per Zentner 34—36 kr. bei gutem Weg, bei schlechtem Weg sehr verschieden, von 50 kr. bis 1 fl.

Die Fracht beträgt von Steft aus das nämliche nach Nürnberg,

wenn die Güter auf der sog. Weinstraße über Uffenheim und wenn sie über Mainbernheim gehen.

Von Mainz bis Miltenberg beträgt die Wasserfracht 30—35 kr. rh. per Zentner (um 5 kr. mehr nach Wertheim und Urphahr), von Miltenberg-Bischofsheim-Simmeringen nach Nürnberg zwei leichte fl. (rh.) pro Zentner, bei schlechtem Weg aber zwei Gulden fränkisch, die Fracht von Urphahr nach Nürnberg kostet 10 kr. mehr pro Zentner, als von Würzburg.

Weitere Fragen ergeben sich noch bei dieser Untersuchung, wie weit Ansbach durch seine Landzölle und durch Vernachlässigung der Landstraßen dem Handel schaden und demselben eine andere Richtung geben könne; ferner die Frage: was soll mit den Geleitsrechten geschehen, mit dem mainzischen in Stockstadt und mit dem würzburgischen? Sollen auch diese gegen einander aufgehoben werden zu gunsten der direkten Fahrt? Diese beiden Fragen wurden nicht gelöst, man ergeht sich nur in Vermutungen.

Während man in Würzburg alles erwog, was für und gegen den Handelsvertrag mit Mainz vorgebracht wurde, hatten die schon über ½ Jahr in Mainz weilenden Würzburger Diplomaten und Hofräte sich eifrig bemüht, die von zu Haus empfangenen Instruktionen und Gesichtspunkte an den Mann zu bringen. Eine Zeitlang war der Verkehr abgebrochen gewesen, so lange nämlich Würzburg sich hartnäckig weigerte, sich mit Frankfurt zu verfeinden durch ausschließlichen Anschluß an Mainz. Erst nachdem Würzburg seine Nachgiebigkeit wegen Frankfurt in Aussicht gestellt, änderte sich die Stimmung in Mainz wieder vollständig; die Deputierten werden mit Freundlichkeit überschüttet, und lebhaft entschuldigen sich die mainzischen Räte und Minister, daß sie wegen Unwohlsein 2c. die Würzburger Diplomaten bisher nicht mehr hatten annehmen können.

Eine besondere Beförderung erfuhren die Vertragsverhandlungen durch das jetzt zur Ausführung gelangende königl. preußische Deklarationspatent vom 16. April 1766, welches eine neue Einrichtung der Accis- und Zollsachen zum Gegenstand hatte. Bei der Ausführung dieser Verordung wurde eine vollständige Sperre des Rheinhandels bei Wesel angeordnet. Die mainzischen Kaufleute behaupteten, Zweck des Patents sei: Einführung des Umschlages und die Einrichtung der Verzollung nach der Wage, durch welche beabsichtigt werde, den Handel durch möglichst beschwerliche und kostspielige Auslagen ganz und gar vom Rhein zu verdrängen und den ganzen Güterzug über Hamburg zu leiten und nach Frankfurt a. Oder.[1])

1) Vorläufiges Declarations-Patent wegen einer von sämtlichen königlichen Provinzen, wo bisher die Accise eingeführet gewessen vom 1. Junii 1766 an allergnädigst gut gefundenen neuen Einrichtung der Accis- und Zoll-Sachen,

Mainz setzte sich mit dem holländischen Gesandten, dem Grafen von Wartensleben, wegen dieses „äußerst wichtigen Gegenstandes“ ins

---

de dato Berlin den 14. April 1766, gedruckt bey königlichen Hofbuchdrucker Georg Jacob Decker.

„Wir Friedrich von Gottes Gnaden König in Preußen ꝛc. ꝛc. Die ohnabläßige Sorgfalt Sr. königl. Majestät gehet lediglich dahin, dero Unterthanen Bestes zu befördern, oder, wo Es auf die eine- oder andere Art geschehen kann, eine Erleichterung der Lasten und Abgaben zu verschaffen, daß solche auf einen billigen und proportionirlichen Fuß gesetzet- und durchgehendes mit gleichen Schultern und nach Vermögen der Contribuenten getragen- und aller Arten von Gewinnsucht und Betrug bey den Accisen vorgebeuget und in Erhebung derselben mehrere Gleichheit beobachtet werden möge.

Damit nun solches zu Stand gebracht werde; so haben Se. königl. Majestät zur gründlichen Erfüllung dieser heilsamen Absichten für nöthig erachtet, vorläufig eine Commission niederzusetzen, durch welche der Grund und die Ursachen einer jeden Abgabe bey den Accis-Sätzen bestimmt, die aller ohnumgänglichsten Lebens-Mittel von Auflagen befreyet, und solche nur auf dergleichen Stücke zum Theil gelegt werden mögen, die von der Willkür derer Consumenten abhangen, wie auch die nothwendigen Einkünften des Staates auf einen festen und dauerhaften Fuß zu versicheren, ohne daß dadurch im geringsten eine übermäßige Vermehrung derenselben gesuchet werde.

Alldieweil aber zu einer dergleichen Untersuchung in den so verschiedenen Provinzien eine geräumliche Zeit erforderet wird, damit bey einem so wichtigen Geschäft nichts übereilet werden mögte, unterdessen jedannoch nöthig ist, in den Haupttheilen eine Aenderung provisorie und bis auf weitere Verordnung festzusetzen, damit von Stunde an die hierunter hegende gute Absicht denen sämmtlichen Einwohnern und Landen zu statten kommen möge; so haben Se. königl. Majestät krafft dieses unter dero allerhöchst eigenhändigen Unterschrift vollzogenen und emanirten Patentes nachfolgendes als ein vorläufiges Reglement und bis zur weiteren Verordnung ohnverbrüchlich festsetzen und befehlen wollen, wie folget:

I. wegen der Accis und Auflage vom Getreid §pho 1mo mit 1mo Junii 1766 cessiret alle Accis auf das Getreid, Malz und Branntwein-Schrot, aber nicht die Zölle, nebst dem Mahl-Geld.

§ 2) alles zu Lande eingehende Getreid soll gleich an Thoren aus einem Sack in dem andern umgegossen und deshalb bey jedem Thore das darzu eigene Hauß oder Schoppet eingerichtet werde, das mit Schiffen ankommende Getreid wird sofort an einen sicheren und zu verschließenden Ort oder Hafen gebracht und daselbst ausgemessen, für jeden Schäffel wird 4 Pfennige und für 1 Centner Mehl 6 Pfennige zu Bestreitung der Kosten verleget.

§ 3) Hienach soll von den Magistraten die Brod-Taxe monatlich gemachet werden.

II. wegen der Accise von Schlachtviehe: generaliter soll von jedem Pfund geschlachtetes Fleisch 2 Pfennige bezahlet werden. Mit dem Schweinenfleisch bleibt es bey dem vorigen.

III. wegen der Accise von Wein: generaliter jedes Eymer Franz- oder rothe Wein wird mit 5 Groschen und alle übrige Weine mit 20 Groschen Accis vermehrt, die Weinhändler sollen über dies noch 5 Groschen von ihrem Debit abgeben und deshalben den Preis angeben, wie hoch sie jede Sorte verkaufen wollen. Wer darwider handelt, soll mit 50 Rthlr. bestrafet und der Wein confisciret werden.

Benehmen und erfuhr, daß die holländische Republik selbst wegen dieser neuen preußischen Verordnung in der größten Verlegenheit sich befände und bereits eingehende Beratungen pflege, was zu thun sei.

Der Mainzische Agent in Haag schrieb am 17. Juni 1766 folgendes an seine Regierung: „Une affaire qui fait bien de la peine aux négocians de ces Pays-ci, c'est l'interruption du commerce et de la navigation du Rhin, les batimens qui remontent ou descendent cette rivière étant arretés à Wesel par le refus que font les batteliers de payer les nouveaux droits exorbitants que les Prussiens exigent d'eux, a moins qu'on n'augmente leurs frais, à quoi les marchands n'ont encore pu de résoudre. On s'attend qui'ls présenteront incessamment une requête aux états généraux qui pourront faire la deſsus des remontrances au Roi de Prusse. Cette innovation est attribuée aux entrepreneurs François qui ayant affermé ces droits a 150^m^ fl. de plus qu'ils ne rendoient auparavant, et n'y trouvant pas leur compte auront obtenu la permission de les augmenter, quoi qu'il puisse y avoir aussi d'autres raisons qui se developperont à vue de tems."

Es wurden Ingenieure aus Frankreich berufen, um deren Ge-

IV. wegen der Accise von Bierbrauen: generaliter 1 Scheffel Waizen oder 1½ Scheffel ander Malz soll auf eine Thonne genommen werden, von 100 Kannen und davon soll 18 Groschen für jede Thonne an Accis erleget werden, von solchem Malze soll Niemand 6 Thonnen mehr brauen bey 80 Rthlr. Straf und Confiscation des Bieres.

V. wegen der Accise von Brandwein: generaliter jedes Quart fremde Brandwein, welche vorhin 14 Groschen betragen hat, soll nunmehr nur 10 Groschen geben. Wer fremde Brandweine verkaufft, soll keinen Fußel verkaufen und so vice versa bey 50 Rthlr. Strafe.

VI. von allgemeinen Sätzen: Vor der Hand bleiben die Tarifs, außer was in diesem Edito vestgesetzet werde, unveränderlich, von allen eingehenden Waaren oder Kaufmannschafften wird bey dem ersten Comptoir dem Fuhrmann oder Schiffer ein Schein mitgegeben, worauf die Qualität derselben als auch die Zahl der Kisten, Thonnen oder Packen specifiret stehen und plombirt werden müssen ꝛc. Von den Waaren, so nur durchs Land passiren, wird bey dem letzteren Gränzcomptoir in Gegenwart eines darzu bestellten Aufsehers das Bley wiederum abgenommen, die Packen und Kisten nachgezählt und alles nach dem Passir-Schein aufs genaueste untersuchet, ob die Anzahl der Packen und Kisten richtig und das Bley unverletzt ist, andernfalls ist weder der Frachtfuhrmann noch der Schiffer durchzulassen."

Näheres über die preußische Handels- und Schiffahrtspolitik im 18. Jahrh. s. Schmoller: Studien über die wirtschaftliche Politik Friedrich d. Gr. in s. Jahrb. N. F. VIII ff., u. Toeche-Mittler: Der Friedrich-Wilhelmskanal und die Berlin-Hamburger Flußschiffahrt (Schmollers Forschungen XI Bd. 3). Hier handelt es sich um einen deutschen Großstaat, in unserer Darstellung um kleinere deutsche Territorien.

danken wegen Einrichtung eines Kanals zu vernehmen, durch welchen die Zollsperre bei Wesel umschifft würde; die Ingenieure hatten den Plan durchaus gebilligt und einen Kostenanschlag von $2^1/_2$ Millionen fl. gemacht. Auch habe man bereits ins Auge gefaßt, durch Einschlagung des Landweges die preußische Zollstätte zu umfahren, obwohl dadurch die Fracht sehr verteuert würde.

Mainz betont, daß man alles mögliche unternehmen müsse, um den holländischen oder Rheinhandel zu erhalten, und trat in Unterhandlungen mit Köln und Trier, um auch die Rheinfürsten ebenso wie Würzburg zu einer gemeinsamen Handelspolitik zu gewinnen, namentlich auch zu einem energischen Vorgehen gegen alle durch Reichsgesetz verbotenen Zollerhöhungen und Schädigungen des freien Handels.

In Würzburg beschäftigt man sich eingehend mit dem neuen „Kommerzialhindernis". Die Minorität glaubt, daß die Rheinsperre auch für den Mainhandel äußerst schädlich sei, mithin gelegentlich des Mainzer Vertrages eine Erwägung verdiene und den Abschluß vorerst unthunlich mache, bis man das Weitere abgewartet habe. Man würde sicher kräftige Unterstützung finden in allen Staaten, in Holland und bei den rheinischen Fürsten, welche ihre Kraft vereinen müssen, um diese „kgl. preußische Kommerzial-Beklemmung" entweder durch direkte oder indirekte Mittel aus dem Wege zu räumen.

Die Majorität aber hielt dafür, daß die preußische Rheinsperre doch den guten Nutzen eines Mainzer Traktats nicht vereiteln könne; es würde allerdings dann nicht mehr so viel Gut den Rhein- und Mainstrom passieren, aber es würden viele Transporte doch den beiden Strömen bleiben wegen der ungleich teueren Landfracht; „die Folge wird also lediglich die sein, daß durch jene Maßregel beide Ströme zwar nicht vermieden, hingegen aber die erhöhte Zollabgabe auf die Waren der Eigentümer geschlagen werde, somit die Waren hierdurch allerdings verteuert werden".

Der Fürst ist jedoch anderer Ansicht und meint: „Es macht indessen das neue Emergens der zu Wesel kgl. preußischerseits angelegten Kommerzialsperre einen gewaltigen Strich in unsere Konzepten, denn, woferne keine Güter mehr von unten heraufkommen, noch von unserer Gegend nach Holland und von da in alle Welt abgehen können, was hat dann alles Traktieren und Niederlagebauen für einen Wert? Es ist ein horrendes Phänomen, diese preußische Maßregel."

Auch der Kurfürst von Mainz äußert sich über diese Sache in einer Audienz mit dem Würzburger Gesandten über den Abschluß des Würzburger Handelsvertrages.

Es bemerkt der Fürst bei dieser Audienz dem Würzburger Gesandten gegenüber zunächst bezüglich Frankfurt, daß er nicht nötig habe,

den benachbarten Herren Ständen beschwerlich zu fallen, er habe es schon selbst genugsam in der Hand, die Reichsstadt Frankfurt, die sich manchmal recht ungebührlich aufführe, in Schranken zu halten.

Dagegen äußert sich auch der Kurfürst bestürzt über die preußische Handelspolitik, tröstet sich aber damit, daß er gestern noch 2 große Kölner Schiffe in Mainz habe einlaufen sehen.

Thatsächlich wirkte die preußische Sperrmaßregel in Wesel fördernd auf die handelspolitische Bewegung in Franken. Preußen suchte den Lauf der Dinge nur zu beschleunigen, wenn es durch die Zollsperre den großen Handelszug von der Nordsee nach dem Innern Deutschlands und Österreichs gänzlich vom Rheine ab und auf die Weser und Elbe lenken wollte. Diese Entwickelung hatte der deutsche Welthandel ohnehin schon zum Teil das ganze 18. Jahrhundert hindurch genommen, dank der zersplitterten Machtverhältnisse am deutschen Rheine, Maine und Neckar. Anderseits erhielt die handelspolitische Bewegung in Franken, welche in Ansehung eben dieser traurigen Lage des südwestdeutschen Handels auf Reformen ausging und stets die Interessengemeinschaft dieser Gegenden, insbesondere der Mainstaaten betonte, durch jene preußische Maßregel eine entschiedene Förderung und Ausdehnung, indem jetzt im Anblick der Gefahr die Interessengemeinschaft des ganzen südwestdeutschen Handelsgebietes vielleicht zum ersten Male seit langer Zeit nicht nur erkannt, sondern in Korrespondenzen konstatiert und im diplomatischen Verkehr betont wurde. [1])

Diese weitere auf das ganze Rheingebiet sich erstreckende Ausdehnung der von uns geschilderten handelspolitischen Bewegung des 18. Jahrhunderts darzustellen, geht über unsere Aufgabe hinaus und fehlt uns dazu das nötige Quellenmaterial. Allein soviel geht auch aus den Würzburger Akten hervor, daß nunmehr auch am Rheine die Fürsten namentlich durch die energischen Bestrebungen von Mainz die Erhaltung des Rheinhandels als gemeinsames Programm erkannten und die entsprechenden Schritte hierzu unternahmen. [2])

Es ist anzunehmen, daß im Verlauf dieser Strömung auch am Rheine manche der engherzigen und kleinlichen Rechts- und Handelsstreitigkeiten der zahlreichen Reichsstände zurücktraten, manche erstarrten Handelsgerechtsamen milder gehandhabt wurden infolge der Erkenntnis

---

1) Genau so wirkte auch im 19. Jahrh. die preußische Sonder-Handelspolitik auf einen Zusammenschluß der kleineren Territorien zum Zollverein hin.

2) Die Gewaltmaßregel Friedrich des Großen bei Wesel scheint auch auf den Personenverkehr Ausdehnung gehabt zu haben. Reinhard in „der Passagier auf der Reise durch Deutschland" erzählt, daß er auf seiner Rheinreise im Cleveschen Lande habe umschlagen müssen. Es bestehe hier eine Verordnung Friedrich des Großen, derzufolge jeder Reisende die Reise per Schiff unterbrechen und zu Lande fortsetzen müsse.

der gemeinsamen Gefahr, die im Untergang des Rheinhandels gelegen war.

In Franken kam unter dem Eindruck der preußischen Maßregel der schon seit einem halben Jahre besprochene Handelsvertrag Mainz-Würzburg endlich zu stande.

Der Vertrag vom 6. September 1766 ist in der fränkischen Handelspolitik sicherlich seinem Ziele nach eine vereinzelte Erscheinung. Früher [1]), soweit man in der fränkischen Handelsgeschichte zurückblättert, findet sich nie etwas ähnliches in diesem politisch zersplitterten Gebiete, sondern immer nur halsstarriges Bestehen auf erworbene oder angemaßte Rechte, Gewinnsucht ohne jeden höheren volkswirtschaftlichen Gesichtspunkt. Es ist gewissermaßen eine Blüte des Aufklärungszeitalters auf handelspolitischem Gebiete, wenn es beim Abschlusse des Würzburger Vertrages heißt, „daß auch mit merklicher Verminderung des eigenen Cammeralnutzes die unschätzbare Schiffahrt auf dem Maine erleichtert werde und der Güterzug vón den unnatürlichen Abwegen wieder zum Maine zurückgeleitet werden soll". Wir sind fest überzeugt, daß in dieser Zeit allgemeiner volkswirtschaftlicher Reformthätigkeit auch in anderen Gegenden Deutschlands auf handelspolitischem Gebiete der engherzige, rein territorial-fiskalische Standpunkt verlassen, eine Annäherung der Territorien angebahnt und die Keime zu den Zollvereinigungen des 19. Jahrhunderts schon damals gelegt wurden, nämlich in den Zielen der damaligen Bewegung. Ein engerer handelspolitischer Zusammenschluß durch allmähliche Beseitigung und vorläufige Ermäßigung der Binnenzölle war das eigentliche Ziel der Handelspolitik des Aufklärungszeitalters in Franken.

Der Hauptinhalt des Vertrages war die vertragsmäßige Teilung der Mainschiffahrt zwischen Ansbach (Steft)-Würzburg und Mainz zum Zwecke eines geregelten direkten Schiffsverkehrs zwischen Mainz und den oberen Mainstädten.[2]) Sodann die $^1/_3$ Zollbegünstigung für alle Güter des direkten Verkehrs an allen Zollstätten. Adam Friedrich hatte sich entschieden, mit Mainz gemeinschaftliche Sache zu machen auch auf die Gefahr hin, die Feindschaft der Stadt Frankfurt dem

1) Über die früheren entsprechenden Reformversuche in Deutschland über Handels- und Städtebündnisse im Rheingebiet s. Ulmenstein und Wissel a. a. O. auch Quetsch a. a. O.

2) Auch Quetsch a. a. O. erwähnt den Vertrag, wird aber dabei in Ermangelung von Quellenstudien auf diesem Gebiete unzuverlässig. Er schreibt „Um auch die Schiffahrt auf dem Maine mehr zu heben und auszudehnen, schloß Kurmainz mit dem Hochstift Würzburg und mit dem Markgräfl. Brandenburgischen Hof in den Jahren 1760 und 1770 Verträge, in welchen die Fahrten auf den Main bis Marktbreit geregelt und die Zoll- und Transitabgaben ermäßigt wurden."

Hochstift zuzuziehen. Ansbach-Bamberg-Würzburg und Kurmainz, also die weitaus bedeutendsten Territorien Mainfrankens reichen sich die Hand, um den Mainhandel wieder zu beleben. Es war ein Anfang gemacht, der eine bedeutende Perspektive eröffnete. Auch an den Landzöllen wurden [1]) damals in separaten Bestimmungen wesentliche Zoll-erlasse eingeführt namentlich im Ansbachischen.

Die Wendung, welche die fränkische Handelspolitik zunächst bezüglich der Mainschiffahrt genommen, äußerte sich aber auch — wie sich aus den Straßenbaukommissionsprotokollen ergibt — auf dem Gebiete der Landstraßen. Auch hier wurde ein Vergleich erzielt, Kurmainz verpflichtet sich im Jahre 1766 die Spessartstraße wieder herzustellen und Würzburg geht die Verpflichtung ein, die Straße von Würzburg nach Bischofsheim als Chaussee auszubauen. Dem Verkehr solle künftig die Wahl gelassen werden, welche Straße er einschlagen wolle.

Es war also eine Zeit des handelspolitischen Friedens für den Mainhandel angebrochen, und der Handel wußte dies zu schätzen. Der Verkehr auf dem Maine erreichte um diese Zeit seinen Höhepunkt im 18. Jahrhundert.

Nach dem Abschluß des Handelsvertrages mit Mainz beschäftigten zunächst noch die Konferenzen mit Bamberg, wegen Beitritt zum Würzburg-Mainzer Handelsvertrag die Würzburger Regierung. Auch die Kritik des Handelsvertrages selbst und der Vergleich des vermutlichen Effektes mit den Kosten der diplomatischen Verhandlungen wird fleißig von den „stets hinlänglichen räsonnierenden Freigeistern" in Würzburg geübt.

Die Hofkammer beantragt noch die Aufhebung der Zollvergünstigung für die Konsumtions- und Landesgüter, nachdem die Erfahrung unterdessen gelehrt habe, „daß dieser Vorteil denen tausenden Unterthanen wegen seiner geringen Proportion nicht mitgeteilt wird, indem nach einer gemachten Ausrechnung von einem Zuckerfaß, so 24 Zentner haltet, bei der $^{1}/_{3}$ Zollvergünstigung auf 1 Pfund Zucker $^{1}/_{10}$ Pfennig käme; dieser in toto schon etwas betragende Nutzen geht lediglich in den Beutel deren wenigen privatorum, nämlich deren Handelsleuten, und so wird die auf das bonum publicum gerichtete Intention niemalen erreicht".

Ein direkter Vorteil aus der den Sinn des Fürsten beherrschenden Förderung des Kommerzienwesens für das große konsumierende Publikum wird überhaupt von der schon öfters erwähnten merkantilistischen Partei im Lande nicht anerkannt, und in das Raisonnement der Bürger

---

1) „Über das Transitokommerz auf dem Maine oder Gedanken über eine Mainschifferrechnung" im Journal v. u. f. Franken III. 1.

namentlich auch der Gewerbe- und Manufakturenbetreibenden und dann selbstverständlich der ärmeren Leute scheint sich recht oft bitterer Tadel gegen die herrschende handelspolitische Strömung gemischt zu haben, verbunden mit Neid und Mißgunst gegen die Begünstigten.

Nachdem der Handelsvertrag abgeschlossen war, erfüllte die nächsten Jahre das Streben, den Bestimmungen des Vertrages Leben zu geben, den Mainhandel zu organisieren.[1])

---

1) Auch in Ansbach, wo das Zollwesen bereits in höherem Maße reformiert war, bemühte man sich, außer den vertragsmäßigen Zollerlässen an den Handelsstraßen auch sonst noch dem Geiste des 1766er Vertrags gerecht zu werden. Bezeichnend hierfür ist nachfolgende Stelle aus der neuen ansbachischen Kammerordnung v. J. 1766: „Wo bei unserem Zollwesen etwas zu verbessern, oder ob einige von unseren Zollstätten nicht mit mehreren Nutzen zu verpachten, hat unsere Kammer wohl zu erwägen, anbei hinlängliche Veranstaltung vorzukehren, daß zu allen Zeiten die Straßen in gutem Stande erhalten, die Zollenden keineswegs übernommen, noch viel weniger durch hartes Verfahren der Zollbereuter oder Einnehmer andere Straßen zu unserem Schaden zu suchen veranlasset werden."

(Markgräfl. Ansbachische Kammerordnung vom Jahre 1766, Kap. XII. von „Geleit- und Zollsachen" abgedruckt in Daniel Gottfried Schrebers neue Kameralschriften, Leipzig 1767).

Die den Vertrag von 1766 und die ergänzenden Bestimmungen und Verträge im Zusammenhange behandelnde würzburgische Verordnung ist erst vom 15. September 1773 datiert und hat folgenden Wortlaut: „Von der hochfürstlich-würzburgischen Hofkammer wird dem Publico zur diensamen Nachricht hiermit kund gethan, welcher gestalten in Gemäßheit deren zwischen beyden hohen Kur- und Fürstenthümern Maynz und Würzburg zur Vermehr- und Beförderung des allgemeinen Commercii auf dem Maynstrohm ohnlängst errichteten Tractaten Erstens: Alle von denen kurmaynzischen nach denen hochfürstlich-würzburgischen Ufern oder von diesen an die kurfürstlichen Ufer unmittelbar und ohne eine Zwischen-Spedition oder Überschlag gehenden Kaufmannsgüter sowohl auf denen kurfürstlichen Zollstätten am Mayn, als auf denen darauf folgenden acht hochfürstlich-würzburgischen Zollstätten um einen ganzen Drittel des sonst berechtigt und gewöhnlichen Zollgelds erleichtert und befreyet seyn sollen; dahingegen werden Zweytens: Alle jene Gütter, welche nicht auf vorbemeldete Weis unmittelbar von denen kurfürstlich-maynzischen Ufern an die hochfürstlich-würzburgischen, und von diesen an jene zurück abgeschickt werden, auf denen kurfürstlich-maynzischen sowohl als hochfürstlich wirzburgischen Zollstätten nach der ganzen Zoll-Gebührnuß ohne Nachlaß verzollet werden; damit diese durch die voran geregte Traktaten errichtete gerade Fahrt zum Nutzen des allgemeinen Commercii noch mehr befördert und erleichtert werde, so haben Drittens: Ihro Hochfürstliche Gnaden zu Würzburg aus angestammter Liebe und patriotischen Eifer zur Vermehr- und Aufbringung deren Commercien in höchst dero fürstlichen Residenzstadt Würzburg nicht nur einen wohl eingerichteten Krahnen sammt einer Waag nächst am Mayn auf der Ladstatt wirklich errichten, und auch sonstens alle Beförderung zum gemächlichen Aus- und Einladen gnädigst verfügen, sondern auch zu solcher Waaren sicher und unschädlicher Verwahr- und Aufbehaltung ein genugsam geräumiges und von Wasser- und Wetters-Gefahr frey gesetztes Nieder-

Außer der Ermäßigung der Zölle um $^1/_3$ des bisherigen Betrages handelte es sich um den Bau eines Krahnen-, Wag- und Niederlaghauses in Würzburg, um die Organisation der Schiffer und der Fuhrleute, um die Rangordnung und die Kontrole hinsichtlich der Frachtbriefe, um den Chausseebau Würzburg-Kitzingen-Nürnberg, um die Aufstellung von Spediteurs und Faktors in Würzburg und um die Einführung eines Handelsgerichtes.

Wohl die wichtigste Maßregel auf diesem Gebiete war die Er-

---

lags-Haus neu aufbauen lassen; Es ist demnächst Viertens: In eben vorbemeldeter Residenzstadt Würzburg wegen hinlänglicher Anzahl tüchtiger Schif- und Fuhrleuten die obrigkeitliche Obsorg dahin getroffen worden, daß die Handelsleute und Waaren mit übermäßiger Fracht-Anforderung nicht beschweret, sondern mittels eines billigen Frachtsatzes hin und her ihren Gütter-Transport erhalten können; nicht minder ist. Fünftens: Zur besseren und geschwinderen Fortbringung deren Kaufmanns-Güttern zu Land von Würzburg aus über Kitzingen auf einer Art die weitere Einrichtung getroffen worden, daß bey wirklich errichteter, mittels Chaussées gut und dauerhaft hergestellten nürnberger Land- und Geleits-Straßen die Gütter von Würzburg zu Land auf einer Art über Kitzingen nach Nürnberg, Regensburg und der Orten wohlfeiler als sonsten zu Wasser solches geschehen, verbracht werden können. Wobey dem Eigenthümer der beträchtliche Vortheil zugehet, daß er seine Gütter nebst Ersparung etlicher Wasserzöllen auch um 2, 3 bis 4 Tage früher bis Nürnberg als zu Wasser, dabei auch Gefahr freyer mittels Vermeidung deren gefährlichen Wasser-Passagen von Würzburg bis Kitzingen erhalten könne. Zu desto mehreren Beförderung Sechstens: Seynd zu Führung der erforderlichen Correspondenz auch Besorgung deren Speditionen genugsam erfahrene Spediteurs oder Faktors zu Würzburg in hinlänglicher Anzahl wirklich aufgestellet, welche fide publica gegen die üblige sehr leidentliche Provision dem auswärtigen Publico zu dienen schuldig seyn, und angesehen werden sollen; mithin einem jeden Eigenthümer frey stehet auf beliebige Art Bestellung zu machen. Siebentes: Ist von hoher Herrschaft die Fürsehung getroffen worden, daß, so fern in Ansehung des dahiesigen Speditions- und Niederlags-Geschäfts Irrungen entstehen sollten, solche ohne Verzug sogleich von einer eigens niedergesetzten Commercienkommission nach dem Handels-Style in möglichster Kürze abgethan und entschieden werden sollen.

Gleichwie nun männiglichen einleuchten muß, wie vortheilhaft dem allgemeinen Commercio diese in der Maaß zu Stand gebrachte grade Fahrt zu statten komme, anerwogen die Kaufmanns-Gütter sowohl auf- als abwärts ungleich geschwinder und wohl behaltener nicht nur versendet, sondern auch beträchtliche Unkosten einer mittelbaren Correspondenz, sowie für Spedition und Überschlag gänzlich erspart werden; als wird daher nicht gezweifelt, daß der gesammte Handelsstand sich dieser zur Wohlfahrt des gesammten Commercii getroffenen Einrichtung aus vollkommener Ueberzeugung seines eignen Vortheils und Nutzen bedienen, anbey sich auch versichert halten werde, daß jedem in allen Vorkommenheiten mit allem möglichen Vorschub und Erleichterung werde an Handen gegangen werden. Signatum in der hochfürstlich-würzburgischen Residenzstadt den 15. September 1773. Hochfürstl Würzburgische Hofkammer."

bauung des Niederlagehauses und Krahnens in Würzburg.[1]) Zwar war erst in den 40er Jahren mit großen Kosten das Niederlaghaus zu Kitzingen gebaut worden, allein die Änderung der Handelspolitik, das teilweise Aufgeben Kitzingens, das mit Steft nur schwer konkurrieren konnte, der Vertrag mit Mainz, die Zollbegünstigung der nach Würzburg gehenden Güter, machten den Bau entsprechender Einrichtungen in Würzburg notwendig. Jedoch war man vorsichtig genug, in der ersten Zeit die Kitzinger Niederlage noch zu erhalten, denn man sagte sich, die Kitzinger Niederlage sei nun einmal in auswärtigen Handel eingebürgert und habe ihr festes Publikum in ihren festen Geschäftsverbindungen; ob Würzburg, das noch nicht im Ruf einer Handelsstadt stehe, „und auch noch nie eine Handelsstadt gewesen sei"[2]), das Vertrauen der deutschen und auswärtigen Geschäftswelt gewinnen werde, das sei alles noch ab eventu dubio abhängig. Wenn aber die Würzburger Niederlage nicht aufblühe, während die Kitzinger aufgehoben sei, dann werde eben der Handelszug einen andern Weg nehmen und „wenn die Kommerzien einmal vertrieben, dann kehren sie schwer wieder zurück." Auch wegen des vom oberen Main herabkommenden Handelszuges habe die Niederlage in Kitzingen noch eine gewisse Bedeutung, obwohl diese Gütermengen zur Zeit nicht bedeutend seien und kaum den 20. Teil des Mainverkehrs ausmachten. Man hofft aber, daß die Würzburger Niederlage, wegen ihrer günstigen Lage wegen der geschwinderen und wohlfeileren Lieferung voraussichtlich sich günstig entwickeln werde, da die Güter von Würzburg ab zu Land über Kitzingen und Ochsenfurt eher und billiger befördert werden, als wenn sie zu Wasser bis Kitzingen noch 3 Wasserzölle passieren und mehrere Schiffahrtshindernisse mit Kosten und Aufenthalt überwinden müssen. Der Luxus zweier herrschaftlicher Niederlagen, der schon wegen des doppelten Personals der Regierung sehr teuer komme, wird, so hofft man, bald nicht mehr notwendig sein. Man müsse die Kitzinger Niederlage von selbst eingehen lassen und derselben den Lokalverkehr lassen, sowie zunächst noch den Obermainverkehr und den Güterzug, der zu Lande von Bamberg und Schweinfurt über Dettelbach und Volkach aus Böhmen, Sachsen und Thüringen komme.

Zu dem Niederlagsbau kam die Organisation der Rangschiffahrt. Die Rangordnung, die für den lokalen Schifferstand eines

1) Näheres über das Niederlagswerk s. u.

2) Jedenfalls datiert die neuere Handelsbedeutung der Stadt Würzburg erst seit dieser Zeit und seit den großen Straßenanlagen Adam Friedrichs. Früher, als nur der Main eine Hauptstraße in Franken war, mußten naturgemäß für den Handel die oberen Mainstädte im Vorteil sein. Daß aber auch vor dieser Erklärung der Stadt zur Handelsstadt Handelsbetriebe dortselbst sich fanden, darüber s. o. S. 113.

Platzes die zunftmäßige Arbeits- und Gewinnteilung bedeutete, trat, wie wir gesehen haben aus dem Rahmen einer internen Anordnung heraus und wurde für den gesamten Mainschifferstand bezüglich der direkten Fahrt von Mainz nach dem Obermain durchgeführt.

Aus den hierüber mit Kurmainz zu Anfang der 70er Jahre gepflogenen langwierigen Verhandlungen und den getroffenen Bestimmungen ist folgendes hervorzuheben:

Die Rangordnung soll lediglich unter den Schiffern der drei Stände Würzburg, Mainz und Ansbach geltend gemacht werden, ferner wird gefordert, die Rangordnung in der Weise einzuführen, daß der Rangschiffer, bis er zur Rangfahrt beistellt, wenigstens 100 Zentner Thalgut direkt von den oberen Niederlagsufern nach einer ausgestellten Designation an Mainzische Ufer gebracht haben müsse. Jedoch müssen die 100 Zentner nicht auf einmal, sondern können nach und nach gebracht werden. Das sei eine Erleichterung des Schiffers, da derselbe bei jedem Transport einige Thalgüter zur Rangfahrt auf der Tafel öffentlich angeschrieben erhalte und hiernach zur Bergfahrt seine richtige Rechnung machen könne. Was die Kaution der Schiffer betrifft, so soll ein Schiffer mit eigenem Geschirr 500 Thlr., ein anderer jedoch 1500 Thlr. stellen. 16 Rangfahrer sollen im ganzen zugelassen werden, und diese Zahl soll stets wieder ergänzt werden. Der Schiffer darf aber nur 2 Anhänge machen und nicht mehr schleppen, als 6—7 Pferde ziehen können; bei Eilgütern und sonstigen Ausnahmefahrten darf er aber mit nur 2—3 Pferden fahren.

Als nicht vollzählig gilt die Rangfahrt, wenn ein Schiffer aus irgend einem Grunde, so aus Furcht vor Eisgang, mit weniger Gut als der vollen Ladung seines Geschirres entspricht, abfahren muß. Diese Fahrt soll als sog. Spielreise gelten und der Schiffer soll mit der übrigen Hälfte seines Geschirres zum Rang beigestellt bleiben. Außerdem ist gestattet, bei großem Güterandrang geringwertige Güter, wie Erz, Kali und Holz, ferner z. B. Weinessig und Bagage außer dem Rang zu fahren. Hierbei soll jedoch auf die verschiedenen anderen fremden Schiffer Rücksicht genommen werden, welche ankommen und denen einige wenige Rückfracht zu gestatten ist. Wenn kein großer Andrang anderer Güter stattfindet oder wenn keine fremden Schiffer da sind, ist der Rangschiffer verpflichtet, alle Güter zu verladen.

Von Würzburg und Ansbach wird jedoch geltend gemacht, der Vorschlag wegen der Rangfahrt unter den drei herrschaftlichen Schifferständen sei nur dann annehmbar, wenn jeder in den Rang kommende Schiffer, auch wenn derselbe die verlangten „100 Zentner Thalgut“ nicht überbracht habe, dennoch auf ein von den diesseitigen Aufsehern aus-

gestelltes Attest hin zur Rangfahrt zugelassen werde. Denn die Thalgüter ließen sich auf Kommando nicht herbeischaffen. Der Schiffer gebe sich außerordentlich viel Mühe, wenigstens so viel Thalgüter zu bekommen, daß er auf seine Thalfahrtskosten komme. In Würzburg werde deshalb ohnehin alles geschehen, um die Thalfahrt zu heben.

Was die Verlosung bei der Rangfahrt betrifft, so war dieselbe nicht so zu verstehen, als ob alljährlich eine neue Rangordnung durch Losung festzusetzen gewesen sei, sondern was bei der ersten Losung einmal entschieden war, dabei blieb es. Jeder, der zur Rangfahrt zugelassen werden wollte von den drei herrschaftlichen Schiffern, der mußte sein eigenes Geschirr von 6—7 Pferden haben und wurde dann, wenn er neu eintrat, als der letzte in die Rangordnung eingeschrieben.

Die Bestimmung von 6 Rangschiffen für Würzburg, 8 für Mainz, 2 für Steft wurde von der Würzburger Regierung als hart bezeichnet, da das Fürstentum Würzburg sozusagen „der Besitzer des Mainstromes sei". Das Hochstift Würzburg könne 18—20 reiche Schiffer stellen, es dürften dieselben also mit Ausnahme der 6 Auserwählten nahrungslos werden.

Die Bestimmung der Rangfahrt durch das Los hält Würzburg für mißlich, weil ein Schiffer so unglücklich sein könne, daß er jedesmal zur Winterszeit beistellen müsse, während andere durch das Los immer in günstiger Jahreszeit zur Fahrt kämen.

Würzburg spricht sich auch ganz entschieden gegen die Aufnahme des Schwarzenbergischen Schifferstandes in Breit aus mit der Motivierung, daß die Spedition nach Breit nicht verloren gehe durch den Ausschluß von der Rangfahrt, daß dieselben vielmehr lediglich nach Steft und Würzburg gebracht werde; es sei ganz verfehlt, in den Vertrag der drei Herrschaften einen Bruch zu machen; dadurch könnten bei den anderen benachbarten Herrschaften gleichfalls „Wünsche und Gährungen" entstehen. Der eigentliche Grund, warum Würzburg so sehr gegen eine Aufnahme Breits in die Rangordnung auftrat, war der, daß Würzburg annahm, Breit werde sich dann durch eine strengere Verzollung rächen, welche aber nicht die Würzburger Niederlage, sondern die Stefter schädigen würde. Ganz entschieden spricht sich Würzburg gegen das von Mainz vorgeschlagene Schau- und Besichtigungsamt aus.

In bezug auf die Kaution läßt Würzburg dahingestellt, ob es thunlich sei, einen untadelhaften Schiffer, der keine Kaution stellen könne, von der Rangfahrt auszuschließen. Die Güterdesignationen sollen ferner vom Krahnenmeister ohne Bevorzugung und unentgeltlich ausgestellt werden. Auch dürfen unter den Namen „Konsumtions-Güter" keine anderen Speditionsgüter in die Designation aufgenommen werden.

Was die Eilgüter und die der Verderbnis ausgesetzten Güter an-

langt, so darf kein Unterschleif entstehen, und sollen nicht unter den Namen „Eilgüter" auch andere inbegriffen sein.

Überhaupt ist Würzburg gegen die Einführung der Eilgüter; das lasse immer Kappereien und Unterschleife vermuten; denn ein Eilgut werde nicht zu Wasser, sondern zu Land verführt.

Durch die unter den drei Mainständen Würzburg, Ansbach und Mainz vereinbarte Teilung der Mainschiffahrt, sowie auch durch die sonstigen Bestimmungen des 1766er Vertrags, entstanden begreiflicherweise diesen Territorien sehr viele und sehr heftige Feinde bei den übrigen Interessenten der Mainschiffahrt.

Im Würzburger Territorium selbst war die Stadt Kitzingen eine heftige Gegnerin des Vertrages.

Es kommt, wie behauptet wird, kaum der vierte Teil des Stefter Verkehrs mehr nach Kitzingen. Die Stefter Kaufleute waren nun auch im Landverkehr im Vorteil, weil die Würzburgischen nach dem Vertrag mit Ansbach ihre Nürnberger Güter über Mainbernheim und Neustadt bringen mußten, während die Stefter fahren konnten, wohin sie wollten. Es dauerte auch nicht lange, so erlag die ansbachische Regierung der Versuchung, auf der Kitzingen-Nürnberger Landstraße die Zölle zu verschärfen, um den Löwenanteil an dem gesteigerten Mainhandel für die Stefter Niederlage zu bekommen. Es wird späterhin mitgeteilt, daß auf der Nürnberger Straße die Verzollung an den ansbachischen und bayreuthischen Zollstätten unleidlich geworden sei. Vor dem Vertrage sei ein Gulden bezahlt worden, wo man jetzt fünf Gulden bezahlen müsse. Vor 10—12 Jahren sei nach der Pferdelast und zwar 10 kr. pro Pferd verzollt worden, jetzt aber per species und zwar 5—10 kr. pro Ztr. Die Würzburger Regierung ist sehr resigniert darüber, daß man auch mit bestem Willen den Handel nicht emporbringen könne, daß auch Opfer nichts helfen, „weil der eine nimmt, was der andere gibt." In Würzburg zirkulierte damals der Satz, die Kitzinger Niederlage sei in Wahrheit eine Niederlage. Noch einmal versuchte es die würzburgische Regierung mit Zollnachlässen, und erließ zu gunsten der Würzburger Niederlage für die Güter des Nürnberger Verkehrs je fünf Schilling an ihren Zollstätten zu Altmannshausen, Iphofen, Kitzingen und Würzburg (Rennweger Thor), außerdem 10 kr. Chausseegeld pro Pferd für den gesamten Verkehr der Würzburger Niederlage. Auch gewährte sie einige geringere Nachlässe zu gunsten der Regensburger und Augsburger Güter.

Durch die einseitige Begünstigung Stefts seitens der ansbachischen Regierung wurde auch der alte Geleitsstreit zwischen Würzburg und Ansbach wieder einmal akut, während bisher seit Adam Friedrichs

Regierungsantritt diese Geleitsstreitigkeiten eine untergeordnete Rolle gespielt hatten.

Die Nürnberger Kaufleute genierten sich gar nicht mehr, selbst inmitten der Geleitszeit ihre geleitbaren Meßgüter nach Steft zu schicken. Die Fuhrleute fühlten sich sicher, weil ihnen von Nürnberg aus versprochen war, die Reichsstadt werde künftig mit aller Macht gegen alle Anfechtungen einschreiten.

Im Jahre 1771 kommt noch ein Fall zur Sprache, als tausend Zentner Geleitsgüter von Nürnberg über Bamberg nach Frankfurt fuhren, um die Geleitsstraße und ihre hohen Zölle zu umgehen. Bei den diesbezüglichen Verhandlungen mit Ansbach und dem nürnbergischen Magistrate steht die Würzburger Regierung auf dem Standpunkte, man dürfe diese Dinge nicht so genau und nicht lediglich vom juristischen Standpunkte aus auffassen. Was dem Zollamte auf der einen Seite an Wegzoll entgehe, werde ihm auf der anderen Seite an Wasserzoll wieder eingebracht. Und so müsse man überhaupt alle Fragen des Zollwesens auffassen.

Abgesehen von den Gegnern im eigenen Lager gehörte nach einer an die Würzburger Regierung gerichteten Denkschrift die Reichsstadt Schweinfurt zu den Feinden des 1766er Vertrages. In der Denkschrift wird dargelegt wie z. B. Friedrich Karls der frühere Verkehr der sächsischen Güter auf dem Maine arg heruntergekommen gewesen sei, dann habe er sich durch Zollbegünstigungen gehoben, jetzt gehe er abermals zurück. Die sächsischen Kaufleute brächten ihre Güter jetzt lieber per Achse durch den Birkenhayn, als daß sie wie früher nach Schweinfurt an den Main lieferten. Als Friedrich Karl für die sächsischen und die anderen Handelsgüter den $^1/_3$ Zollnachlaß eingeführt habe, sei dieser Verkehr eine Zeitlang außerordentlich blühend gewesen. Seit dem Handelsvertrag mit Mainz, der den $^1/_3$ Zollnachlaß allein für den direkten Verkehr von Bamberg—Würzburg—Mainz einführte, sei der sächsische Verkehr wieder abgewichen zum größten Schaden der Reichsstadt Schweinfurt. Würzburg erklärte es sei vorläufig noch gebunden und könne noch nichts ändern.

Die gefährlichsten Feinde des 1766er Vertrags waren aber die unteren Mainstände.

Kurmainz hatte mit dem 1766er Vertrag sein schon 1746 gestecktes Ziel, den Mainhandel nach der Stadt Mainz zu leiten, erreicht, sollte sich aber nicht lange dieses Sieges freuen. Die durch die souveräne Teilung der Mainschiffahrt aufgebrachten Mainstände, allen voran natürlich die Reichsstadt Frankfurt, machten den kurmainzischen und würzburgischen Diplomaten bald einen Strich durch die Rechnung.

Die Reichsstadt Frankfurt steigerte einfach ihre Zollforderungen.

Das gedruckte Zollreglement der Reichsstadt Frankfurt bestimmte für alle Handelswaren eine gewisse Abgabe, wenn dieselben in die Stadt oder aus derselben gingen. Auch enthielt dasselbe einen bestimmten Zoll für Holz- und Kohlenschiffe, wenn sie vorbeifuhren, keinen aber für vorbeifahrende Handelswaren. Das aber war im 18. Jahrhundert allmählich anders geworden.

Um die Mitte des 18. Jahrhunderts war es schon üblich, daß die mit Handelswaren beladenen Schiffe nach dem Maße ihrer Ladung ebensoviel Zoll zahlen mußten als die vorbeifahrenden Holz- und Kohlenschiffe; seit Ende der 60er Jahre jedoch begann Frankfurt einfach seine Thorzollrolle auch auf die zu Schiff vorbeifahrenden Handelsgüter anzuwenden und diese Zollbelastung seitdem von Jahr zu Jahr zu erhöhen. Was früher 20 fl. in Frankfurt Zoll zahlte, mußte zu Ende der 80er Jahre 60 fl. zahlen. Dazu kam, daß Frankfurt bereits seit dem Jahre 1763 den 20 fl. Fuß für die Zollabgaben eingeführt hatte. [1])

Was für Frankfurt recht war, mußte für Seligenstadt, Hanau und andere Mainstände billig erscheinen.

Hanau hatte schon frühzeitig nach dem Vorgange Frankfurts die Erhebung der Zölle nach dem 20 fl. Fuß eingeführt und beteiligte sich nun auch an den Zollerhöhungen. Ja sogar der für die Bergfahrt nötige Futterhaber, den der Schiffer zu Thal bei sich führte, mußte in Hanau verzollt werden.

Das Kloster Seligenstadt, welches ein Weichselzollprivilegium „für die Zeit, da diese Frucht wächst" (Juni bis August) besaß, dehnte dieses Recht einfach auf alle Handelswaren, die auf dem Maine vorbeifuhren, aus.

Die Reichsstadt Frankfurt begnügte sich jedoch nicht damit, den Mainhandel, der nach der Intention der größten fränkischen Territorien nach Mainz gelenkt werden sollte, möglichst zu bedrücken, Frankfurt suchte vielmehr auch seinerseits eine Liga zu bilden, um den fränkischen Handel nach Frankfurt zu leiten. Dazu bot sich vor allem die Stadt Wertheim an. Wertheim und Frankfurt bildeten die Praxis aus, daß die Wertheimer Schiffer ihre Schiffe in Wertheim ausluden und von da per Achse nach Würzburg brachten, um die 6 hochfürstlich-Würzburger Zollstätten in Homburg, Rothenfels, Gemünden, Zwing, Karlsburg und Karlsstadt zu umgehen.

Die Wertheimer Schiffer verfrachteten mit Vorliebe Frankfurter Güter, die an den Würzburger Zollstätten scharf verzollt wurden, und

1) „Über das Transitokommerz auf dem Maine" a. a. O. Der Verfasser macht hierzu die kritische Bemerkung: „Wenn Frankfurt ein kaiserl. Privilegium darüber hat, warum benützte es dasselbe so lange nicht?"

deshalb behaupteten sie, den Landweg vorziehen zu müssen; wenn jedoch der Zollerlaß auch auf die Frankfurter Güter ausgedehnt werde, so würden sie die Wasserstraße wählen. In Würzburg sieht man auch dadurch wieder ein, „daß es mit dem Mainzer Vertrag nicht allein gethan ist", daß der Zweck des Vertrags in jeder Hinsicht vereitelt werden könne.

Würzburg und Kurmainz versuchten es eine Zeitlang gemeinschaftlich gegenüber den zahlreichen Feinden ihrer Handelspolitik ihr Programm festzuhalten.

Während die Reichsstadt Frankfurt in Wertheim einen Bundesgenossen fand, bemühten sich Würzburg und Mainz mit den kleineren Reichsständen am Maine ein Einvernehmen zu erzielen wegen Anschluß an den Mainz-Würzburger Vertrag, resp. wegen Unterstützung der direkten Fahrt und der Beförderung des Mainhandels durch Zollerlaß. Mainz ist in Verhandlungen mit den Ständen am unteren Maine besonders mit Hanau, Würzburg sucht den Graf Ingelheim zu bewegen, gleichfalls den $^1/_3$ Zollerlaß für die nach Würzburg gehenden Güter an seiner Zollstätte Langenprozelten zu gewähren. Dagegen wird dem Grafen von Ingelheim Hilfe gegen die Zollbetrügereien der Schiffer versprochen. Selbstverständlich wurde hier, wo es sich um unverhältnismäßige Interessen handelte und keine eigentliche Kompensation der Vorteile stattfand, um so mehr von der „allgemeinen Förderung der Commercii", der man ein Opfer bringen müsse, gesprochen.

Daß mit der Reichsstadt Frankfurt dem handelspolitischen Erbfeinde der Stadt Mainz nicht zu paktieren sei, wußte Kurmainz sehr wohl, und man versuchte es deshalb hier mit Drohungen.

Dafür zeugt folgendes an Frankfurt gerichtetes sehr schneidiges Kurmainzisches Schreiben:

„Von unseren Mainzischen sowohl als an denen fremden Schiffleuten erhalten wir die neuerlichen Beschwerden, daß auf eurer Zollstatt zu Frankfurt immer noch fortgefahren werde, den passierenden Schiffmann mit ungemein schweren Verzollungen zu belästigen, den 20 fl. Fuß in der Zollabgabe zu fordern, einen sog. Doppelzoll, förmliche Niederlage- und Ueberschlagsgerechtsame und dergl. Neuerungen mehr aufzustellen und auszuüben. So wie wir nun den Grund dieser prätendirenden Zollbefugniß, zumalen die zum Druck beförderte Zollrolle nur allein von den eingehenden Gütern erwähnt, zuzugeben nicht vermögend sind, so können wir ebensowenig vorerwähnte reichsgesetzwidrige Neuerungen mit längerem Stillschweigen übergehen, versehen uns vielmehr zu Euch, ihr werdet von selbsten geneigt sein, denselben auf die Zukunft ihre gänzliche Endschaft zu geben, vor das vergangene aber

den beschädigten Teilen die gebührende Genugthuung widerfahren zu lassen. Wir sehen Eurer baldigen Erklärung in Kurzem entgegen."

Auch an eigenen Maßregeln zur Weiterführung der mit dem Jahre 1766 inaugurierten Handelspolitik ließ man es nicht fehlen.

In Würzburg ließ man u. A. doppelt so viel Haber als der Schiffer zum Futter brauchte und eine beträchtliche Quantität Wein als Schiffstrunk zollfrei passieren und begünstigte überhaupt die Mainschiffahrt, wo man nur konnte. Würzburg erhob auch seit 1769 von jedem Zentner Transitogut sogar noch $1^{1}/_{2}$ kr. weniger als nach dem 1766 Vertrag gestattet war, um das Kommerz auf dem Mainstrom lebendiger zu machen.

Aber das half alles nichts. Es zeigte sich wieder einmal in seiner ganzen Tragweite das Grundübel des fränkischen Handels, die außergewöhnliche Zersplitterung, infolge deren jeder Vorteil, den eine Handelsstadt hat, nicht von 2, sondern von 20 Städten und Städtchen bekämpft wird.

Es dauerte nicht lange, so gab denn auch die Kurmainzische Handelspolitik das 1766er Programm und damit den gegen die Reichsstadt Frankfurt am Obermaine geführten Kampf auf und schwenkte links vom Maine ab, nach Süd-Westen.

Mainz gab damit vor allem den Ober-Mainhandel preis und konnte nun sogar der schlimmste Feind desselben werden, da es nach Würzburg der mächtigste Zollherr am Maine war.

Um den Mainhandel nach Südwesten abzulenken, erhob nun Mainz zunächst an seinen Zollstätten von allen fremden Schiffen den Zoll nach dem 20 fl.-Fuß, von den Mainzer Schiffen dagegen nach dem 24 fl. Fuß; dies bedeutete eine eigene Zollbegünstigung von 20 % und dadurch suchte Mainz namentlich sämtliche Thalgüter für die Schiffahrt zu gewinnen und auch Würzburg ohne direkte Verletzung des 1766er Vertrages von der Schiffahrt möglichst auszuschließen. Eine von der Würzburgischen Regierung niedergesetzte Kommission erklärt, daß zwar die zur Würzburger und zur Stefter Niederlage gehenden Güter thatsächlich auf Grund des 1766er Rezesses $^{1}/_{3}$ Zollnachlaß genießen, während die Breiter, Wertheimer und Schweinfurter Güter nach dem Augenmaß auf den Grund also um $^{1}/_{3}$ höher verzollt würden, „universim" aber sei der Zoll von Mainz bedeutend erhöht worden. Mainz habe nämlich seit dem Rezesse eine ganz neue Verzollungsart eingeführt und lasse nicht mehr „a proportione der Stübich, Vaß, Väßlein, Kasten, Kisten und Ballen, sondern per Zentner und zwar secundum diversitatem specierum auf das Schärfste nämlich um das duplum und triplum höher wie früher verzollen." Auch von zwei Zollerhöhungen im Amte Boxberg, seitens Mainz und der Kurpfalz, die gegen Würzburg gerichtet waren, wird gemeldet.

Auch das Kurmainzische Marktrecht in Miltenberg war verschärft worden, und mußte jetzt hierselbst sowohl bei der Berg- wie bei der Thalfahrt 15 kr. Niederlagsgebühr von jedem Gulden Zollgeld entrichtet werden. Auch diese Gebühr wurde auf die notwendigen Futter- und Lebensmittel der Schiffer erstreckt.

In den 60er Jahren[1]) hatte der Mainschiffer den Zentner Frachtgut mit 7 kr. durch alle Mainzischen Zollstellen führen und zugleich die Einladungskosten in Mainz damit bestreiten können, „denn an Douceurs für die Zollbedienten wurde damals nicht gedacht, obschon der Mainschiffer niemals ganz unerkenntlich gegen diese war“. In den 70er Jahren fingen die Kurmainzischen Zöllner zuerst in Mainz und Höchst und nachher auch jene von Steinheim bis Lohr (diese aber wegen Aufhebung der sonst gewöhnlichen Accidenzien) an, höhere Abgaben von den beladenen Mainschiffen zu fordern, und zwar so, daß bis 1772 der Zentner schon 9 kr. im Kurmainzischen für Ladungskosten und Zölle kostete. Von dieser Epoche an ging es alle Jahre höher. Der Mainschiffer mußte auch den Goldgulden an den Zollstätten zu Mainz und Höchst mit 2 fl. 32 kr. und 2 fl. 8 kr. bezahlen, während der Pfälzische Schiffer denselben nur mit 1 fl. 40 kr. an der Mainzischen Zollstatt Gernsheim vergüten konnte.[2]).

Der negative Teil der Kurmainzischen Handelspolitik war also jetzt auf Vernichtung des oberen Mainhandels gerichtet. Der positive Teil war vor allem auf die schon seit 1746 ins Auge gefaßte Emporhebung Miltenbergs als Knotenpunkt der Landstraßen und des Mainflusses gerichtet. In der Miltenberger Niederlage sollte ein großer Teil des Rhein-Donauhandels seinen Umschlagsplatz finden, von Miltenberg über Bischofsheim nach Nürnberg, über Crailsheim und Blaubeuren nach Augsburg sollte der Handel geleitet werden, soweit er nicht die an Zöllen billigere, wenn auch an Schiffbarkeit dem Maine bei weitem nicht gleichkommende Wasserstraße des Neckars aufgesucht hatte. Miltenberg,

1) „Über das Transitokommerz“ a. a. O.

2) „Über das Transitokommerz“ a. a. O.

„Ist Kurmainz berechtigt“, so ruft der Verfasser im Hinblick auf die Verschlechterung der Mainschiffahrtspolitik nach dem 1766er Vertrage aus, „seinen Zoll zu erhöhen und nach Belieben zu steigern? der westfälische Frieden und die kaiserl. Wahlkapitulation widersprechen allen Zollneuerungen unter jeder Gestalt, und annullieren sogar die widerrechtlich und ohne Einstimmung sämtlicher Kurfürsten nach und in dem 30jährigen Kriege eingeführten Zölle. Man lese den XI. Art. § 1 des Osnabrücker Friedens und den VIII. Art. der Wahlkapitulation Josef II. und Leopold II.“ Gewiß war Kurmainz hierzu nicht berechtigt. Wir haben aber nahezu auf jeder Seite unserer Darstellung Beispiele dafür geliefert, wie wenig die in handelspolitischen Dingen auf Erhaltung des Bestehenden gerichtete Reichsverfassung respektiert wurde.

das in den 60er Jahren in der Hauptsache nur den Verkehr von der Frankfurter Messe nach Süden bis Schwäbisch-Hall und -Gemünd vermittelt hatte, sollte namentlich für die Spedition wie Mainz für den Properhandel eine süddeutsche Handelsstadt ersten Ranges werden.

So drängt Kurmainz nebst der Kurpfalz, welche selbstverständlich den Neckarhandel begünstigt, den Mainhandel immer mehr auf die Neckar- und auf die Tauberstraße hin zum Schaden Würzburgs, Bambergs und Ansbachs.

Später traten auch noch Baden und Württemberg mit ähnlichen Bestrebungen auf, und es befehden sich so die letzten Jahrzehnte des 18. Jahrhunderts zwei Territorienkomplexe um den Rhein-Donau-Handel: der südwestliche, im wesentlichen schwäbische und der fränkische.[1])

Nachdem es. die kurmainzische Regierung einmal unternommen hatte, den Mainhandel mehr auf die Untermainstrecke und auf ihre Landstraßen zu lenken, kam man bald auch dahin, die Stadt Aschaffenburg zur Handelsstadt emporzuheben, um nun in 3 Plätzen in Mainz selbst, in Aschaffenburg und in Miltenberg gegen das Frankfurter Übergewicht im fränkischen Handel anzukämpfen. Aschaffenburg und besonders Miltenberg waren auch vorher schon seit dem Erwachen des Handelsgeistes in Kurmainz Gegenstand einer positiven Regierungsthätigkeit gewesen, jetzt aber wurden sie es in besonders hohem Maße.

In Aschaffenburg versuchte es Kurmainz unter anderem auch mit der Verschärfung des Marktrechtes.

Wir haben schon bei der einleitenden Darstellung des Kommerzienwesens in Mainfranken in der ersten Hälfte des 18. Jahrhunderts erwähnt, daß die mainzische Stadt Aschaffenburg ein Marktrecht hatte.[2]) Dieses Recht wurde jetzt infolge der Mainzischen Bestrebungen, Aschaffenburg emporzuhelfen und dadurch wieder gegen Frankfurt einen Trumpf auszuspielen, Gegenstand von Verhandlungen.

Aschaffenburg behauptete jetzt, „vor undenklichen Jahren" zur Zeit einer großen Teuerung vom Kaiser ein Marktrecht erhalten zu haben, demzufolge nach taxierten Preisen die zur Landesnotdurft nötigen Waren abgegeben werden mußten, und zwar bei Früchten von 100 Malter fünf Malter. Aschaffenburg glaubte nun das Recht zu haben, durch Einführung der Preistaxe sein Marktrecht verschärfen zu dürfen.[3])

---

1) Analog in Norddeutschland der 100jährige Kampf zwischen Preußen und Sachsen um den Elbehandel s. Schmoller a. a. O.

2) Auch das Würzburger Marktrecht gelangt noch zur Anwendung. In den Jahren 1759 und 60 werden z. B. Gemüse- und Holzhändler angehalten.

3) Ludovici a. a. O. sagt über das Aschaffenburger Marktrecht: „Die Stadt soll ihr eigenes Marktrecht haben, welches den Mainschiffern und den

In den 60er Jahren wird thatsächlich das Recht in Aschaffenburg bereits in sehr ausgedehntem Maße geübt und durchaus nicht auf Landesnotdurft und Teuerung beschränkt.

Das Marktrecht wurde bei Ankunft von Gütern für die „notdürftigen Bewohner" öffentlich ausgeschrieen und von der Stadt selbst die Preistaxe bestimmt. Wenn aber Bedürftige sich nicht meldeten, wurde das Gut für die Stadt aufgespeichert oder aber mit Geld wieder zurückgekauft, manchmal ließ man den Schiffer auch so abfahren.

Die Urkunde des Privilegiums selbst kann die Würzburgische Regierung nicht erhalten, auch nicht Abschrift.

Dagegen sucht man sie mit der Bemerkung zu beruhigen, die ganze Sache rühre daher, daß die Aschaffenburger Taxatoren bisher viel Unterschleif getrieben hätten und daß durch die genaue Ausübung des Rechtes diese Unterschleife vermieden werden sollen.

Es wird jetzt alles in sehr umständlicher Weise visitiert und taxiert und nicht eher dürfen die Schiffer die Stadt verlassen, bis sie dem Marktrecht Genüge geleistet. Bei Streitigkeiten über die Preistaxation erfolgte langwierige Gesuchstellung und meist schließlich ein Vergleich.

Es wurde nun namentlich über die Malteranzahl bei Früchten und über daß Maß selbst gestritten. Die Würzburger Schiffer wenden sich unter Hinweis auf die kaiserliche Wahlkapitulation, durch welche alle Extensionen der Zoll-, Markt- und Stapelgerechtigkeiten auf das strengste verboten seien, „fußfälligst" an ihren Fürsten, er möge bei Mainz auf Abstellung dieser Handelsbehinderung dringen.

Auch Wertheim beschwert sich bei Würzburg in einem Promemoria über Aschaffenburg auf Grund eines Gutachtens der Wertheimer ältesten Schiffer. Früher sei es so gewesen — so führt die Denkschrift aus —, daß die Schiffer nur einige Stunden ihre Waren feilgeboten; wenn sich dann niemand gezeigt habe, hätten sie weiter fahren dürfen. Seit 1724 sei die Feilbietung bereits strenger gehandhabt worden. Anfangs sei der Schaden mäßig, etwa $1^1/_2$ fl. für jede Reise gewesen, nun aber würde nicht nur viel größerer Schaden erwachsen, sondern auch eine nachträgliche Entrichtung der Marktrechtsgebühren verlangt, die bisher zu wenig gezahlt worden seien, bis zurück auf 1760 und dies mache für einen einzigen Wertheimer Schiffer allein 400 fl. aus. Im Jahre 1723 hätten von 100 Malter Früchten 2—3 in Aschaffenburg mit etwas minderen Preis feilgeboten, resp. der Stadt überlassen werden müssen, 15—20 Jahre später sei bereits ein eigner Taxator angestellt worden, und 10 Malter von 100 wurden abgenommen zu 30—40 kr.

Handelsleuten Beschwernis genug verursachen könnte, wenn es pünktlich ausgeübt würde."

unter dem ordinären Preis. Nachdem die Speicher der Stadt gefüllt waren, und der Überfluß nicht mehr unterzubringen war, habe man in den letzten 15—20 Jahren statt des Marktrechtes auch das Marktgeld eingeführt und zwar habe man statt 10% Früchten 5% des Geldwertes verlangt, alles Protestieren habe nichts geholfen; wer nicht zahlte, durfte nicht weiter. In der Hauptsache sei nur der Fruchthandel der Inhalt des Rechtes gewesen, Aschaffenburg mache jedoch jetzt das Recht geltend für alle Waren, aufwärts und abwärts.

Von anderer Seite wurde vorgebracht:

Vor 50 Jahren sei die Schiffahrt durch Aschaffenburg noch frei gewesen, vor 40 Jahren habe man mit Feilbietung und Ausladung begonnen. Seit 20 Jahren habe man ein Warenmarktrecht ausgebildet.

Die gräfliche Wertheimische Regierungskanzlei besagt, daß es ein leichtes wäre, beim Reichsgericht auf Grund der Wahlkapitulationen diese Mißstände abstellen zu lassen, allein, da es sich um Nachbarn handle, die so viel Gelegenheit zu anderen Bedrückungen hätten, so möge man erst den Weg der Güte betreten, und mit Würzburg gemeinschaftlich eine Vorstellung an Mainz richten.

Dies half jedoch nichts.

Schließlich wurden auch noch die Schiffer gezwungen, einen Purgationseid abzulegen, daß sie nie „durch Spendierungen, Diskretion ꝛc.“ die Genehmigung zur Abführung ihrer Güter trotz des Marktrechtes von den Beamten erlangt haben. Im Jahre 1773 wird von Wertheim noch eine abermalige Protestation angeregt. Wertheim schreibt an Mainz, daß sich allmählich ein rechtswidriger Zustand in Aschaffenburg ausgebildet habe; anfänglich sei auf Feilbietung gedrungen worden, nachher sei ein wirkliches Stapelrecht prätendiert worden; es protestiere deshalb gegen diese gemeinschädliche und reichsgesetzwidrige Neuerung. Ob die Protestationen den Erfolg einer gänzlichen Abstellung hatten, entzieht sich unserer Kenntnis. Vermutlich war das Mainzer Marktrecht in Aschaffenburg nicht gar so bedeutend und so hinderlich für den Handel, als wie es von den gerade betroffenen Schiffern oder Kaufleuten dargestellt wurde, sonst würde es in den Akten noch mehr hervortreten. Neu für die fränkischen Verhältnisse war allerdings die Preistaxe und überhaupt die willkürliche Ausdehnung des Marktrechtes.

Wie das Stapelrecht so wird auch das Geleitsrecht wieder in den Dienst der kurmainzischen Handelspolitik gestellt.

Kurmainz hatte in dem 1766er Vertrag versprochen, daß es die Spessartstraße ausbauen und dem Verkehr bezüglich der Wahl der beiden großen Konkurrenz-Geleitsstraßen freie Wahl lassen wolle.

Bald aber scheint die Mainzer diese Generosität wieder gereut zu haben, wenigstens wird schon in einem Straßenbaukommissionsprotokoll Ende der 60er Jahre berichtet, Mainz habe mit der Ausrede, im Spessart seien keine Taglöhner zu bekommen, jene Vertragsbestimmung nicht erfüllt. Würzburg vergalt diesen Vertragsbruch damit, daß es auch die Bischofsheimer Straße nicht völlig herstellte.

Im Jahre 1772 ließ Mainz auf dem Mainzischen Teil der Spessarter Geleitsstraße Pflöcke einrennen, durch welche die Befahrung der Straße unmöglich wurde. Auf diesen Pflöcken stand zu lesen, der Weg von Nürnberg nach Frankfurt führe über Bischofsheim und nicht durch den Spessart. In Würzburg anderseits hatte man, erbittert durch die Mainzer Rücksichtslosigkeit, die Straße nach Bischofsheim nicht nur nicht chaussiert, sondern immer ruinöser werden lassen und man weigerte sich beharrlich, sie zu reparieren. Die Fuhrleute und der Handel litten natürlich am meisten unter diesem Streite.

In einer Vorstellung der Fuhrleute an den Fürsten heißt es, es sei ein Elend, nirgends gingen so viele Pferde zu Grunde, als auf der Nürnberg-Bischofsheim-Frankfurter Straße. Sie erhielten auf diese Beschwerde die Antwort, sie mögen ihre Pferde nur zur Grunde gehen lassen, warum hätten sie nicht die gute Spessarter Straße eingeschlagen. Dies erbitterte die Fuhrleute sehr, da sie wohl wußten, daß die Mainzer sie nicht durch den Spessart fahren ließen. Wenn sie letzteres notgedrungen doch versuchten, so kam es, wie es in den Hofkammerprotokollen heißt, „des öfteren zu kleinen Prügelschlachten und größeren Krawallen bei den Pflöcken". Die Kombattanten dabei waren die Fuhrleute und die Mainzischen Geleitshusaren. Für alle Fälle hatte Mainz eine Geleitszollstätte im Spessart angelegt, welche den Geleitszollrechten von Bischofheim und Miltenberg entsprechen sollte. Im Jahre 1772 versuchte es Würzburg nochmals mit einer gütlichen Beilegung des Streites. Kurmainz war allmählich auf den Standpunkt gekommen, daß die Spessarter Straße „weder eine ordinäre Land- noch viel weniger eine Geleitsstraße sei". Würzburg verlangt, daß während der Geleitszeit die Spessarter Straße befahren würde, außerdem solle volle Freiheit herrschen. Die beiden strittigen Straßen seien von alters her Land- und Heerstraßen gewesen, wenn auch die Bischofsheim-Miltenberger Straße laut Urteil des Reichskammergerichts die Geleitsstraße sei. Nachdem aber auch die Spessartstraße eine Haupt- und Heerstraße sei, könne Kurmainz sie nicht als Nebenweg erklären und ganz für den Verkehr sperren. Auch die Post zwischen Nürnberg und Frankfurt habe je stets abwechslungsweise beide Straßen eingeschlagen.

Vor 15 bis 20 Jahren, als der Weg zu Bischofsheim noch nicht

gangbar gemacht gewesen, seien alle Fuhrleute und zwar sogar zur Geleitszeit durch den Spessart nach Frankfurt gefahren, ausgenommen die Geleitskutsche, welche stets auf der Straße von Würzburg nach Bischofsheim geblieben sei. Nur sei früher der Verkehr auf letzterer Straße teils durch das Zeller-, teils durch das Burkarderthor aus Würzburg nach Bischofsheim gegangen, seit einem Jahre gehe aber der Verkehr ganz durch das Zellerthor über Kist, Großrinderfeld, Bischofsheim, Frankfurt. Das „kalte Loch" im Guttenberger Wald sei von alters her die Grenzscheide für das Würzburgische und Kurmainzische Geleitsrecht gewesen.

Da es sich bei diesem Landstraßenstreit um Lebensfragen für den Verkehr der beteiligten Territorien handelte, spitzte sich derselbe immer mehr zu und führte zur Wiederaufnahme des Reichskammergerichtsprozesses.

Würzburg hatte in dem ersten Prozeß mit Kurmainz wegen der Geleitsstraße „widrige Urteile" erhalten, und darauf hatte Würzburg um restitutio in integrum nachgesucht; seit der Zeit war von Mainz nichts mehr geschehen.

In den Verhandlungen aus dem Jahre 1774 u. ff wird nun vor allem konstatiert, daß Würzburg zwar die Spessartstraße chaussiert, Mainz aber diese Chaussee nicht fortgesetzt, daß Kurmainz die Bischofsheimer Straße chaussiert, Würzburg aber hier den Straßenbau nicht fortgesetzt habe; keine der beiden Landstraßen sei für den Handel völlig brauchbar.

Mainz verlangt vor allem die Anerkennung der direkten Straße Nürnberg—Aub—Simmeringen—Bischofsheim—Miltenberg—Mainz als Geleitsstraße. Würzburg ist der Ansicht, daß diese Straße früher allerdings eine der drei Geleitsstraßen gewesen sei. Allein unterdessen sei die Würzburg-Kitzinger Geleitsstraße längst hergebracht und durch Rezeß mit dem benachbarten Geleitsherrn Ansbach anerkannt worden. Wenn auch von dem Reichskammergericht die Simmeringer Straße als Geleitsstraße erklärt würde, und der Prozeß zu gunsten von Mainz ausgehe, was nicht zu befürchten sei, so sei damit noch lange nicht gesagt, daß diese Straße auch chausseemäßig hergestellt werden müsse, sonst müßten auch andere Geleitsstraßen so hergestellt werden, z. B. die Straße Würzburg-Bischofsheim, welche früher auch Geleitsstraße gewesen sei, jetzt aber nicht mehr viel befahren werde. Geleit sei ja doch nichts anderes als die herkömmliche Schuldigkeit einer persönlichen Begleitung zur Sicherheit der Kaufleute. Mainz ist der Ansicht, es könne die Chaussierung der uralten Geleitsstraße über Simmeringen auf Würzburgischem Gebiete (Bütthart, Aub, Röttingen) ebenso verlangen, wie Würzburg die Chaussierung der Spessartstraße auf Mainzischem Gebiete. Wenn Mainz, das in dem Prozesse schon verschiedene Paritorien für sich habe, gewinne, werde Würzburg seinen ganzen Verkehr verlieren. Würzburg möge also auf dem Vergleichswege seinen Anteil an der

Bischofsheimer und an der Simmeringer Landstraße chaussieren, Mainz werde dann die Spessartstraße ausbauen.

Während so die letzten Jahre der Regierung Adam Friedrichs mit heftigen Interessen-Streitigkeiten erfüllt sind und der große Gedanke des Ausbaus eines fränkischen Chausseenetzes durch die territoriale Zersplitterung gehindert wurde, folgten die Kurpfalz, Baden, Württemberg und andere der südwestlichen Territorien mit regstem Interesse der Entwickelung der Verkehrsstraßen in Franken und suchten ihrerseits selbständig oder in Gemeinschaft, sowie auch im Anschluß an Kurmainz, den Verkehr von den fränkischen Straßen, insbesondere von der fränkischen Hauptverkehrsader, dem Mainfluß, immer mehr nach Südwesten abzulenken. Die weitere Entwickelung dieser wichtigen Verkehrsfragen[1]) gehört bereits der Regierungszeit Franz Ludwigs von Erthal an, welcher im Jahre 1776 dem überaus thätigen Fürstbischof Adam Friedrich in der Regierung von Würzburg und Bamberg folgte.

Es erübrigt uns noch, über verschiedene Gegenstände des „Kommerzienwesens" und die darauf bezügliche Thätigkeit im Hochstift Würzburg während der Regierungszeit Adam Friedrichs einige ergänzende Mitteilungen zu machen, um die vorstehende, die Fäden der Handelspolitik im allgemeinen berücksichtigende Darstellung noch etwas auszufüllen.

Zu allererst wäre über die Straßenbaureformen Adam Friedrichs ein Näheres mitzuteilen, doch sei hierüber, da die Materie zu reichhaltig ist, nur erwähnt, das es Adam Friedrich unter großen Schwierigkeiten[2]) gelang, den Ausbau eines fränkischen Chausseenetzes aus dem alten Poststraßennetz heraus anzubahnen, daß ihm auch in dieser Beziehung der Ruhm der Originalität gebührt, da seine Nachfolger sich in der Hauptsache darauf beschränkten, die vorgezeichneten großen Pläne des weiteren auszuführen.

Die Politik, die man im allgemeinen im Zollwesen verfolgte, ging dahin, durch die Handhabung des Zollwesens bei den Schiffern „Lust zur Würzburger Niederlage zu erregen, ohne deshalb fremde Ufer zum Schreyen zu bringen".

Ein Prinzip der Kommerzienfreiheit macht sich beim Zollwesen noch nicht allgemein geltend, wenigstens kommt es nicht in den maßgebenden Kreisen zum Durchbruch. Nur wenige Stimmen sind für

1) Die Anlage der Chausseen an Stelle der alten Poststraßen wirkte damals ähnlich wie in neuester Zeit die Anlage der Eisenbahnen; auch die Kosten waren große.

2) Über die Verhandlungen (1767 ff.) mit der Reichsstadt Schweinfurt wegen der Chaussierung der Straße nach Sachsen s. Schultes: „Die Umgehung der Reichsstadt Schweinfurt bei dem Chausseebau von Würzburg nach Meiningen in den Jahren 1767—1783" Schw. 1890.

gänzliche Zollfreiheit, wenigstens in Bezug auf die schwäbischen und bayerischen Güter, d. h. in Bezug auf die Neckarkonkurrenz.

Die Majorität jedoch ist der Ansicht, daß der Handel durch die Zollfreiheit nicht gesteigert werde, sondern daß diese Einbuße des Fiskus nur den Schiffern, Fuhrleuten und Spediteuren zu gute komme, welche ja auch im andern Falle die hohen Zölle und Gebühren allein zu tragen hätten. Die „Minorität" machte geltend, daß die Zollfreiheit auch dem Fiskus keinen Schaden bringe, da der Güterzug zunehmen und der durch die schweren Zollasten vertriebene Handel von den „unnatürlichen" Wegen wieder auf den nächsten und natürlichsten Weg, auf die Rhein- und Mainstraße gehen werde. Der Fürst selbst ist jedoch mit der Majorität seiner Räte darin einig, daß von einer absoluten Freiheit in Zollsachen nicht die Rede sein könne; „weil in diesen wandelbaren Kommerzialhändeln alles auf Zeit und Umstände ankommt, so wird sich nach deren Beschaffenheit die allenfallsige Konvenienz richten".

Im einzelnen wäre mancherlei über die Zollverwaltung unter Adam Friedrich mitzuteilen. Das herrschaftliche Zollregal führte ebenso wie das Geleitsregal zu kostspieligen und undankbaren Streitigkeiten. So wurde von der Würzburgischen Regierung mit dem Kloster Theres am Main viele Jahre lang Streit geführt wegen des Zolles auf dem Maine. Würzburg behauptete, der Zoll sei hochfürstliches Regal und sei der Abtei 1469 gegen jährlich 12 fl. Bestandgeld in einen zeitlichen Bestand gegeben worden. Die Abtei behauptet, der Zoll beruhe direkt auf einem kaiserlichen Privileg. 1750 kam es zum Prozeß, zuerst in Würzburg, dann beim Reichskammergericht in Wetzlar. Da man einsah, daß auf dem Prozeßwege nichts herauskomme, verglichen sich die Streitenden im Jahre 1756 dahin, daß die Abtei den Zoll behielt, dagegen verspricht sie, ihn niemals zu erhöhen, sondern allezeit nach der herkömmlichen Thereser Zollrolle zu erheben. Auch hatte der Abt ein jährliches Erbbestandgeld von 24 fl. an Würzburg zu zahlen.

Adam Friedrich dringt auch auf Sparsamkeit im Staatshaushalt, besonders auch in Bezug auf das Zollwesen. Die Zollintraden würden zu sehr vermindert durch die vielen Zollfreiheiten und durch die vielen Unterschleife. Der Fürst befiehlt, daß künftig nur denjenigen Zollfreiheit gewährt werde, welchen es „in Gemäßheit des allgemeinen Regulativi oder Privilegii Fridericiani" gebühre. Ganz verkehrt sei es, daß Klöster, Stifter und Stiftungen, welche Zehnten und Weinberge besäßen, trotzdem zu ihrem Konsum sehr viel Wein zollfrei einführten, während sie den ihrigen verkauften. Einige Klöster hätten mit Weinhändlern sogar ein festes Kompagniegeschäft begründet, und das sei ganz gegen den Sinn des „Privilegii Fridericiani", welches nur den

Weinkonsum der Klöster im Auge habe. Viel Unterschleife mit Zollfreiheitsprivilegien wurden besonders auch in Kriegszeiten getrieben. Als nun von der fränkischen Kreisgesandtschaft ein fürstl. würzburgischer Schutzjude als Armeelieferant ein Generalzollpatent für alle Armeelieferungen erhielt, beschloß die Würzburgische Regierung, auf dieses nicht zu achten; denn solche Generalzollpatente waren in den kriegerischen Zeiten sowohl vom Reich wie von der französischen Armee außerordentlich häufig ausgestellt und allenthalben der größte Unterschleif damit getrieben worden. Der Fürst befahl, nur solche Generalzollpatente zu achten, die von den Landesregierungen ratifiziert seien.

Auch dem Judenleibzoll unter Adam Friedrich müssen wir wieder einige Worte widmen. Zu Beginn seiner Regierung beschwerten sich die Vorgänger der hochstiftlichen und ritterschaftlichen Judenschaft, daß vom Zollamte von einer Hochzeitsperson der Brautzoll für jede Zollstatt, welche dieselbe bei ihrer Hochzeit und Hochzeitsreise berühre, abgenommen werde und zwar auf Grund der Würzburgischen Zollrolle, nach welcher von einem toten Juden, sowie von einer jüdischen Hochzeitsperson ein Gulden bei jeder Zollstätte erhoben werde. Die Juden erinnerten nun daran, daß sie schon früher durchgesetzt hätten, daß der „todte Judenzoll" nur einmal erhoben werde. Da aber die Hochzeitsperson in den Zollrollen „zwischen den todten alten und den todten jungen Juden zu liegen komme" so sei es herkömmlich gewesen, auch den Judenbrautzoll nur einmal zu erheben. Der Fürst genehmigt die nur einmalige Erhebung wenigstens für die einheimischen Bräute, verlangt aber dagegen, daß die Juden selbst genaue mit den Zollrechnungen korrespondierende Tabellen über Sterbefälle und Hochzeiten führen.

Im Jahre 1768 wurden Leibzollverhandlungen mit der Mainzischen und Thüringischen Judenschaft geführt, im Jahre 1772 kamen Differenzen mit der ritterschaftlichen Judenschaft wegen der Pachtung des Judenleibzolls im Fürstentume Würzburg zum Austrag. Von Kurmainz wurde im Jahre 1776 der Judenleibzoll dahin abgeändert, daß von jeder jüdischen Person, wo immer sie sich im Mainzischen aufhielt, 10 Kreuzer Zoll pro Tag erhoben wurden. Die Würzburgische Judenschaft klagt, daß dadurch jeder Handel im Mainzischen unmöglich würde, während die Mainzischen Juden von Rebbach, Mönchsberg, Eichelbühl und Miltenberg einen ausgedehnten Handel im Würzburgischen trieben. Die einfache Lösung der hochstiftlichen Hofkammerzeichen sei nicht ausreichend, um die Mainzischen Juden abzuhalten. Es wird deshalb von der Würzburgischen Regierung ein Retorsionszoll auf die Mainzischen Juden eingeführt und dem Leibzollpächter Samuel in Niederwern verboten, künftig die einfachen Hofkammerzeichen auch an Mainzische Juden abzugeben. Diese müssen vielmehr bei ihrem Aufenthalt

auf Würzburgischen Gebiete pro Tag 20 Kreuzer entrichten. Die Hofkammer begutachtet dieses Regierungsdekret um so mehr, als die Würzburgischen Schutzjuden ohnehin „fast durchgängig in sehr geringen Mitteln stehen und ohne Schutz und Retorsion wohl gänzlich ruiniert würden".

Im Anschluß an das Zollwesen sind die Experimente mit dem Land- und Wasserfrachttarif beachtenswert. Als Frachttarifsätze werden erwähnt: [1])

von Kitzingen oder Steft nach Nürnberg pro Ztr. 45, 48, 50 kr.,
„ Regensburg 2 fl., 2 fl. 15 kr., 2 fl. 20 kr.,
„ Augsburg 3 fl. 20 kr., 3 fl. 30 kr.;

ferner kostete der Zentner:

1. Von Mainz nach Würzburg (zu Wasser):
   a) feineres Gut 52 kr.
   b) mittleres „ 47 „
   c) ordinäres „ 44 „
2. von Würzburg nach Mainz (Wasser):
   nach Beschaffenheit der Güter 26—39 kr.
3. von Würzburg nach Ansbach 55 kr.
   „ Augsburg 2 fl.
   „ Dresden 3 fl. 30 kr.
   „ Erlangen und Fürth 45 kr.
   „ Leipzig $1^2/_3$ Rthl. = 2 fl. 30 kr.
   „ München 2 fl. 20 kr.
   „ Nürnberg 40—45 kr.
   „ Nördlingen $2^1/_3$ Rthl. = 3 fl. 30 kr.
   „ Regensburg 2 fl.
   „ Salzburg 3 fl. 15 kr.
   „ Ulm 2 fl. 15 kr.

(„bei schlechtem Wetter mehr und wenn viel Gut da ist").

Die Fracht auf dem Wege von Frankfurt über Urphahr-Wertheim nach Nürnberg kostete nach einer genauen Spezifikation des Zollamtes um 28 kr. pro Zentner mehr als die über Würzburg.

Auf der Neckarroute waren die Frachtverhältnisse ähnlich. Zollstätten waren von Mainz bis Heilbronn aber nur 6, nämlich:

1. Oppenheim, pfälzisch,
2. Gernsheim, mainzisch,
3. Mannheim, pfälzisch,
4. Heidelberg, } pfälzisch.
5. Neckargemünd, } pfälzisch.
6. Neckarelz, } pfälzisch.

1) Für die Jahre 1774—1777.

Der Zentner Kaufmannsgut von Heilbronn nach Augsburg kostete 2 fl. (von Würzburg nach Augsburg gleichfalls 2 fl.)

Bei der Einteilung der drei Güter-Klassen in Rücksicht auf die Frachtsätze mußte natürlich eine Hauptschwierigkeit in der Einfügung der einzelnen Warengattungen in die Kategorieen „feine", „mittlere" und „geringe" Güter liegen. Im allgemeinen galten als feine Güter der

1. Klasse: Gewürze, Zucker, Zinn, Tabak, alle Materialwaren, Stockfische, Baumwolle, Häute, Kaffee, Rosinen &c., fremde Weine, Kakao, Thee, Seide, Wollenwaren, aller Arten englische Manufakturwaren, Leder und Pfeffer (wegen der starken Verzollung).

2. Klasse: Häring, Lapperthan, Gummi, Farbwaren, Galläpfel, Farin, Reis, Bleiweiß, Eisen, Schwefel &c.

3. Klasse: Blei, Kalmay, Kreide, Steine, Erde.

Die Würzburger Kaufleute petitionieren beim Fürsten wiederholt um einen einheitlichen Wasserfrachttarif seitens der Regierung, weil die Geschäftsfreunde sonst nicht die Kosten sicher berechnen könnten und Streitigkeiten unter den Schiffern entstünden.

Man einigte sich einmal auf eine Fracht (Mainz-Würzburg) von:

1. 44 kr. für Blei, Holz, Erde &c.
2. 50 „ „ alle anderen Güter, außer Pfeffer,
3. 55 „ „ Pfeffer.

Besondere Taxen sollten gelten für:

Erztonnen 6 fl.
Kalmay $4^1/_2$ fl.
Mineralwasser (100 Krüge) 3 fl.
Rheinwein per Stück 17—18 Thaler.
Moselwein „ „ 14—15 „

Viele auswärtige Handelshäuser versprachen bei diesem Tarife über Würzburg zu liefern.

Nachdem dieser Tarif durchgeführt war, gingen die vereinigten Neckarschiffer im Jahre 1775 um 5 kr. von ihrer Fracht herunter, um $2^1/_2$ kr. auf dem Rhein und um $2^1/_2$ kr. auf dem Neckar. Zugleich wandten sie sich an die dortigen Zollherrschaften um Zollnachlaß.

Der Neckargüterzug nimmt infolgedessen zu. Auch die schwäbischen Fuhrleute gingen per Zentner von $2^1/_2$ fl. auf 2 fl. mit der Fracht herunter, weil die Chausseen in Württemberg bedeutend verbessert seien.

So schwankten die Konkurrenzverhältnisse der Handelsstraßen des Neckars und des Maines stets wie die Zünglein an der Wage bei annähernd gleichem Gewicht.

Auch bei den Verhandlungen über die Rangfahrt zu Anfang der 70er Jahre war der Hauptgegenstand der Mainz-Würzburger Frachttarif gewesen. Mainz hatte in anbetracht der teuren Zeiten vorgeschlagen

pro Zentner von Mainz nach Würzburg 52, 50, 47 kr., und von Mainz nach Kitzingen und Steft 58, 56, 53 kr. als Frachtsatz festzusetzen.

Dabei wird von Mainz ausgeführt, der Frachttarif sei deshalb so ungemein wichtig, weil dieser das einzige Mittel sei, die Mainroute gegenüber anderen Routen zu erhalten. Die Vorschläge Ansbachs gingen dahin, den Tarif auf die Proportion von 46, 41, 38 nach Kitzingen, Steft und Würzburg festzusetzen. Der Neckar balanziere eben jederzeit mit dem Maine und der Faktor sei eher zu jenem geneigt.

Es wurde damals ein neuer zweiklassiger Tarif für die Fahrt von Mainz-Würzburg von 45 kr. für das ordinäre (Blei, Farbholz, Erde, Steine, Schmergel, Eisen und Stahl) und 48 kr. für das feinere Gut versucht [1]).

Anderseits wurde ein Tarif verlangt

von 50 kr. für feines,
„ 47 kr. „ ordinäres Gut.

Diese Tariffragen wurden eingehend erörtert; der neue Frachtsatz wurde von der einen Seite mit großer Hoffnung betrachtet, von der anderen Seite bekämpft; es wurde geltend gemacht, daß dieser neue Frachtsatz eine Erhöhung der Fracht bedeute; wenn man einen Tarif von 50 und 47 kr. einführe, so würden fast alle mittleren Güter in die erste Klasse gesetzt; eine Kompensierung durch die Verbilligung der ersten Klasse finde nicht statt, denn von allen Handelswaren seien im allgemeinen

$^2/_6$ fein
$^3/_6$ mittel und
$^1/_6$ ordinär Gut.

Man müsse also gegenüberstellen:

2 Ztr.	à 52 kr.	=	104 kr.	
3 „	„ 47 „	=	141 „	
			245 kr.	einerseits
und 5 Ztr.	à 50 kr.	=	250 kr.	andrerseits.

Diese Rechnung ergebe für Klasse 1 und 2 einen Aufschlag von 5 kr. oder pro Ztr. 1 kr., in Wirklichkeit aber für das Mittelgut 3 kr.

Gegenüber den Bestrebungen, durch diesen Frachttarif auch die Augsburger Güter von dem Neckar heranzuziehen, wurde bemerkt, daß der Handel mit Augsburg, namentlich von Holland her, nur $^1/_{10}$ betrage gegenüber dem Nürnberger Handel. Dazu komme aber noch der bedeutende Regensburger, bayerische und österreichische Handel! Hier war man überall den alten Tarif gewöhnt, und gerade

1) Dazu noch einige „Spezialtarife", nämlich: für Pfeffer pro Zentner 52 kr. Erztonnen per Tonne 8 fl., Kalmay 4 fl. 20 kr., Rheinwein per Stück 18 Rthlr. Moselwein 15 Rthlr.

Mittelgut war hier häufig. Die Güter, die von Mainz aus auf den Neckar gingen, waren auch nicht lauter Augsburger Güter, sondern auch viele, die man nicht auf den Main lenken konnte: pfälzische und württembergische, Ulmer, Memminger, Lindauer, Kaufbeurer und Schaffhäuser Güter.

Die Handelswelt war auch sonst die Klassifikation im Zoll- und Frachtwesen gewöhnt. Von Holland bis Köln bestand 5klassige Zentnerfracht, von Köln bis Mainz hatte man 3—4 Klassen, und von Mainz bis Würzburg früher immer 3 Klassen.

Wie Schiffahrt, Zoll- und Frachtwesen, so erhielt auch das Fuhrwesen seine herrschaftliche Ordnung in der „Fuhr ordinaire"; dadurch wurden regelmäßige Abfahrten erzielt, gleichviel ob immer eine vollständige Ladung vorhanden war oder nicht. Dafür beanspruchte die Gespannschaft auch ein Monopol, so daß kein fremder Fuhrmann zur Fahrt zugelassen und ihre Anzahl lediglich immer wieder ergänzt wurde.

Im Jahre 1763 wird in der Hofkammer geklagt, daß das Kitzinger Niederlagshaus so gefüllt sei, daß viele Kaufmannsgüter unter freiem Himmel lagern müßten, trotzdem daß die Ansbachischen Fuhrleute infolge eines Verbotes ihrer Regierung nicht mehr nach Kitzingen kamen. Der Fürst ist der Ansicht, eine Erweiterung des Niederlagshauses sei unbedingt notwendig, „damit das Kommerzialwesen nicht heruntersinke und vorsichtigen Nachbarn zu diesseitigem Schaden nicht zuwachse"; er befiehlt, daß Fuhrleute aus Würzburgischen Dorfschaften verschrieben, beziehungsweise Landleute im Fuhrwesen unterrichtet werden.

In diesem Jahre 1763 erhielt auch Kitzingen eine Gespannschaft und damals war der Verkehr schon so bedeutend, daß einige Judenfamilien zur Auswanderung veranlaßt werden, damit man Häuser und Ställe für die Gespannschaft bekomme.

Es fehlte aber auch nicht an der Reklame zur Heranziehung des Verkehrs. Es wurde nach Eröffnung der Würzburger Niederlage ein „Reisender" von der Würzburger Regierung abgesandt, um die Vorzüge der Würzburger Niederlage in Nürnberg, Regensburg, München und Augsburg persönlich anzupreisen.

Weiterhin schickte man an die einzelnen Handelshäuser gedruckte „Avertissements", ferner den Wasser- und Landfrachttarif an die Mainzer Spediteure und durch einen Bevollmächtigten des Handelsstandes an die berühmtesten oberdeutschen Handelsplätze. Den Handelsplätzen sollten die Vorteile der neuen Niederlage dargelegt werden: geschwindere Beförderung der Güter, somit 3tägige Zeitersparnis, um 6 kr., wohlfeilere Fahrt, sicherer und unschädlicher Aufenthalt. Von den (ca. 15)

Spediteuren und von den Großhändlern, die sich in Würzburg befanden, wurden zur Absendung in die Rheingegenden 2 auserwählt.

Die Würzburger Einrichtungen fanden auch allgemeinen Beifall, der manchmal aber zu Reklamezwecken etwas übertrieben sein mag.

Was speziell die Einrichtung der Krahnenwerke und der Niederlagshäuser anlangt, so haben wir hierzu noch einiges nachzutragen.

Im Jahre 1760 wurden zur Bedienung des in den 1740er Jahren erbauten Kitzinger Krahnen- und Niederlagshauses ein herrschaftlicher Wag- und Krahnenmeister und 4 herrschaftliche Krahnenknechte angestellt.

In den Jahren 1763 und 1764 finden wir verschiedene Reformen bezüglich des Würzburger Waghauses und sehr langwierige Verhandlungen über eine neue Wagordnung, bei welchen Gelegenheiten bereits an ein Niederlagshaus für Würzburg gedacht wird. Das alte Waghaus bei der Liebfrauenkapelle in Würzburg ward im Jahre 1654, als die Verordnung erging, daß die bis zu jener Zeit üblich gewesene Mehlprobe aufhören und dafür das Wägen des Mehls stattfinden sollte, blos für diesen Zweck erbaut. Im Jahre 1767 war nach Abschluß des Handelsvertrages mit Mainz der Plan des Fürsten, die Stadt Würzburg zu einer Handelsstadt zu machen, bereits vollständig ausgereift, und war man eifrigst bestrebt, einen passenden Platz für ein großes Lagerhaus und Krahnenwerk in Würzburg zu suchen.[1]) Im darauffolgenden Jahre drängt der Fürst bereits zur baldigen Vollendung des Werkes, damit man in Kurmainz sähe, daß würzburgischerseits alle Vertragsbedingungen erfüllt würden.

In diesem Jahre übernimmt den Bau des Krahnen und Nieder-

---

1) Der Bau der Würzburger Niederlage selbst wurde rasch in Angriff genommen; nur Freunde der Würzburger Lokalgeschichte dürften die langen Verhandlungen über die Wahl des Platzes, sowie die Ausführung des Baues selbst interessieren. Noch heute ragt das massive Niederlagshaus mit seinem großen, weithin sichtbaren Krahnen zu Würzburg hoch über dem Maine; es dient jetzt als Hauptzollamtsgebäude und gehört mit der alten Mainbrücke und der alten Veste Marienberg zu den Wahrzeichen dieser Stadt.

Allein der mächtige Krahnen streckt seinen eisernen Rüssel heute vergeblich nach dem Rheine hin aus und hungert nach all den delikaten und nützlichen Waren, die er früher in sein Lagerhaus heraufgeholt. Was hat er nicht alles ausgehoben! „Käse, Glas, Sauerwasser, Dürrgemüse, Wein, Kandis, Krapp, Öle, Erze, Kalmay, Gummi, Tabak, Kaffee, Bleiweiß, Reis, Zedernholz, Mühlsteine, Häringe, Gewürze, Rosinen, Öfen, Brasilholz, Campecheholz, Baumwolle, Feigen, Mandeln, Alaun, Farin, Schweinsborsten, Wolle, Nägel, Papier, Stockfische, Thran" und viele andere Güter werden in den Akten erwähnt, dann alle Arten englischer Fabrikate, holländischer Materialien, Güter aus Böhmen, Sachsen, Thüringen, Preußen, Güter für Bayern, Tirol, Schwaben, Italien, Salzburg, Österreich-Ungarn 2c.

lagewerks der Obristwachtmeister und Ingenieur von Neumann, der überhaupt das Bauwesen unter Adam Friedrich, besonders aber auch das Straßenbauwesen leitete. Franz Ignatz von Neumann wurde aber von den eigentlichen Beamten und Bureaukraten sehr angefeindet, weil er nicht zum Fache gehörte.[1])

Bis zum Jahre 1772 werden jährliche Raten von 15,000 Rthlr. zur Vollendung des Werkes aus der Kasse des Fürsten bewilligt. In dem letzteren Jahre fängt das Würzburger Publikum schon arg über die Verzögerung des Baues zu räsonieren an, und der Fürst läßt deshalb auf Neumanns Rat zunächst noch große hölzerne Schuppen zur Unterbringung der Güter bis zur vollständigen Fertigstellung des ganzen Werkes bauen. Im Jahre 1773 wird ein herrschaftlicher Krahnenmeister Namens Bonitas[2]) und ein herrschaftlicher Krahnenschreiber nebst einer großen Anzahl weiteren niederen Personals angestellt; ferner wurden 3 herrschaftliche Spediteure ernannt, (Mohr, Öhninger und Dühring), welche jedoch durchaus kein Monopol erhielten. Doch hatten diese 3 Kaufleute eben durch ihre Anstellung die Empfehlung des Fürsten für sich und hatten dadurch vor der Konkurrenz einen Vorsprung. Der Mechanismus des heute noch vorhandenen Krahnens bestand[3]) aus zwei großen Rädern innerhalb eines stockwerkhohen Turmes, an dessen rundherum beweglichen Kupferdache zwei große Schnäbel mit Flaschenzügen angebracht waren, mittels deren die Verladung in die Schiffe oder aus den Schiffen geschah, so daß zugleich dabei das Gewicht der Güter angezeigt ward. An der mit dem Wappen des Fürstbischofs Adam Friedrich und dem Bildnisse der Frankonia und des Flußgottes gezierten Vorderseite des Krahnes steht folgendes Chronographikon:

„ACCIpIo, traDo, qVoDLVbet, eXpeDIo“, zu deutsch: „Ich empfange, übergebe und versende, was man will.“

Zu Scharolds Zeiten befand sich in dem Gebäude die bayerische Grenzzoll-Inspektion und das Oberhallamt, jetzt ist darin das kgl. Oberzollamt. Die Bedeutung dieses Baues für die Entwickelung der Stadt Würzburg und des fränkischen Handels wird auch von mehreren Schriftstellern anerkannt. Scharold nennt dieses Krahnenwerk ein so schönes und tüchtiges, daß man kaum ein vorzüglicheres am Main- und Rheinstrom findet, und daß dessen Einrichtung eine eigene Sehenswürdigkeit darbietet.

In der fränkischen Zeitschrift Argus v. J. 1803 ist hierüber zu

1) Näheres über Neumann siehe Schöpf a. a. O.

2) Daher wohl die irrige Angabe, daß der Baumeister des Krahnenwerkes Bonitas geheißen habe.

3) Scharold a. a. O.

lesen: „Der Fürst-Bischoff Adam Friedrich aus dem bayerischen gräflichen Hause von Seinsheim ließ im Jahre 1772 einen Krahnen bauen, der an Schönheit, Festigkeit, Größe und Majestät wenige seinesgleichen hat. Erst seit diesem Zeitpunkte erwachte der Handelsgeist in Würzburg. Zuvor gingen die Güter größtentheils die Stadt vorbei und wurden in den oberhalb liegenden Plätzen ausgeladen und weiterbefördert; ja man war oft in Verlegenheit, wenn Güter hierher versendet wurden, weil man nicht wußte, wie man sie an den gehörigen Ort bringen sollte."

Auch in den mehrfach citierten Reisebeschreibungen wird die Bedeutung des Niederlagewerks für die damalige Zeit anerkannt. Hier lesen wir z. B.: „Der Fürst hat zur immerwährenden Florierung des höchstmöglichen Commercii ein im deutschen Lande in Ansehung der Zierlich-, Bequemlich- und Dauerhaftigkeit sich nicht mehr fürfindendes Niederlags- und Krahnenwerk errichten lassen."

Hatte Adam Friedrich es für seine Person nicht fehlen lassen, den Handel besonders auch mit Mitteln aus seiner eigenen Schatulle zu fördern, so verlangte der Fürst aber auch von der Würzburger Kaufmannschaft nunmehr einen anderen Geist, er gibt ihren Mitgliedern wohlbedachte zum Teil auch heute noch empfehlenswerte Ratschläge, wie sie sich als wahre Kaufleute zu benehmen hätten, wie sie nicht mit kleinlichen Gesichtspunkten den Handel betrachten dürften; sie seien in den Kaufläden „in alleiniger Abwartung der Kunden und Verschleißung der Waren in minutis vermodert", sie müßten sich aufs Großieren, Faktorieren und Spedieren verlegen und den alten Krämergeist aufgeben.

Hervorragenden auswärtigen Spediteuren und Kaufleuten, namentlich in Mainz, erteilte der Fürst einen Orden oder den Titel „Kommerzienrat"; den gleichen Titel oder den eines Rentenrates, Offizianten u. s. w. erhielten die meisten Mitglieder der Würzburger „Kommerzienkommission" und andere einheimische bedeutende Kaufleute, Spediteure und Schiffereibesitzer.

Unter Adam Friedrich kam auch die Stelle des „Kommerzienrats" in Kitzingen zur Erledigung. Der bisherige „Oberspediteur" und Kommerzienrat Wahler, welcher „ratione commercii" viel gethan, kostspielige Reisen gemacht und viel Arbeit aufgewendet hatte, „bis er das von Kitzingen gänzlich hinweggegangene Kommerz. zu des Hochstifts und Stadt Kitzingen ganz besonderem Nutzen wieder in florissanten Gang gebracht", machte geltend, er sei jetzt 80 Jahre alt und habe eine so stattliche Anzahl von auswärtigen Korrespondenten und Geschäftsfreunden, wie wohl kein Grossist in ganz Süd-Deutschland.

Die Stellung dieses Wahler ist wohl nicht ohne kulturgeschicht-

liches Interesse. Der Oberspediteur von Kitzingen, womit die Stellung eines wirklichen Kommerzienrats[1]) verbunden war, bekam z. B. alle diejenigen Güter, welche von der Regierung zwangsweise auf Grund des Geleitsrechtes nach Kitzingen gebracht wurden, in Spedition. Außer dem Oberspediteur gab es eine Reihe von anderen Kauf- und Handelsgeschäften, die sich rühmten, für die Hebung des Kitzinger Handels „seit 16 Jahren ebensoviel gethan zu haben, wie der alte Wahler".

Als Nachfolger Wahlers wurde der Kitzinger Spediteur Sander gewählt, der bedeutende Breiter Spediteur Günther, der von Wahler als Verwandter vorgeschlagen war, wurde abgelehnt. Denn — so hieß es — die Verwandten des Wahler oder Günther seien hochvermögend, namentlich der Sohn des Wahler, ein Nürnberger Patrizier, dann die Handlungshäuser Wolfgang Günther, Löffler und Markgraff, und diese würden den Handel dem Güntherschen Hauptgeschäft in Breit zuführen. Die Hofkammer und der Fürst meinten jedoch, die Kitzinger sollten nicht so engherzig sein, bezüglich der Aufnahme eines Fremden als Bürger; Kurmainz habe zur besseren Einrichtung seines Kommerz sogar einen protestantischen Kaufmann aus Lübeck in der Stadt Mainz aufgenommen.[2])

Andere um Würzburg verdiente und durch den Kommerzienrats-Titel ausgezeichnete Männer waren u. a.[3]) J. M. Antumez, K. A. J. Hertzbruch in Hamburg[4]), J. Herwig, M. A. J. Düring, C. J. Seitz, Franz Greising, J. Friedrich Prechtel[5]), Hellmuth und Schneid (wegen des Lottos).

Auch auf dem Gebiet des Rechtes suchte der Fürst durch Reformen den Aufschwung des ihm so sehr ans Herz gewachsenen Kommerzienwesens zu dienen. Beispielsweise sei neben der schon früher erwähnten Wechselordnung auf die Reform im Konkursrecht hingewiesen, wonach die Aufhebung des pignus praetorium und eine gleiche Austeilung im Konkurse bestimmt wurde; dabei wurde die Gleichberechtigung der Auswärtigen und Einheimischen in Aussicht genommen,

---

1) Ludwig Wahler wurde 1747, Johann Wahler 1756 Kommerzienrat in Kitzingen.

2) Hier sei daran erinnert, daß Kitzingen die einzige Stadt im Hochstift Würzburg war, welche eine zahlreiche protestantische Bevölkerung hatte. Über das Schicksal der Protestanten im Hochstift Würzburg finden sich aus der Feder eines Augustinermönches bemerkenswerte Sätze in der diesjährigen Programmschrift des Münnerstädter Gymnasiums.

3) Ein Akt enthält eine Sammlung der vom Jahre 1747 bis 1791 erfolgten hochfürstlichen Kommerzienratsernennungen und die daran sich anknüpfende Korrespondenz. Dabei wird zwischen den wirklichen und Titular-Kommerzienräten des Fürsten unterschieden (erstere mit Sitz in der Kommerzienkommission).

4) Wegen Verdiensten um das Würzburgische Lotto in Hamburg.

5) Faktor auf dem Eisenwerk im neuen Friedrichsthal bei Oberbach.

weil dies, wie der Fürst bemerkte, auch den Würzburgern wieder zu gute komme, da bisher die Würzburger bei auswärtigen Forderungen unter Hinweis auf die eigene zu Hause herrschende Praxis abgewiesen worden seien.

Im Jahre 1773 wird eine Kommission vom Fürsten eingesetzt, welche die „eilfertige Handelsjustiz" bei Beschädigung von Gütern, bei zu erteilenden Indemnitätsscheinen und in vielen anderen Fällen zur Vermeidung des langwierigen Prozeßweges zu pflegen hatte.

Im Jahre 1775 wurde ein Dekret, „die Gerichtsbarkeit der Kommerzien- und Krahnen-Kommission betr.", erlassen, welches Ähnliches bezweckte.

Erwähnen müssen wir schließlich noch das „Projekt einer Commercialbanko communiciret von Ritter Hauptmann von Rüdt 1763", über welches ein ganzer Akt erhalten ist.

Die Organisation dieser Handelsbank wird als Orginalerfindung gepriesen. In demselben Akt findet sich auch ein bis ins kleinste ausgearbeitetes Projekt einer „Bürgerhülf", deren Organisation als eine neue von der Tontine wesentlich verschiedene Erfindung bezeichnet wird. Noch andere Finanzoperationsprojekte aus der Zeit Adam Friedrichs sind aufbewahrt. Doch würde die Darstellung dieser Details von dem Zwecke dieser Studien zu sehr abführen. Jedenfalls scheint uns damals nicht nur in England und Frankreich, sondern auch in dem weltentrückten Frankenlande die Geldmacherkunst à la Law gespukt und Blüten getrieben zu haben.

Hervorzuheben sind ferner noch die Pläne zur Kanalisierung der Saale und der Sinn von Gemünden aufwärts, welche Adam Friedrich im Jahre 1761 „zur Förderung des dortigen Kommerzii" hegte, und die Versuche über die Erweiterung des fränkischen Weinhandels.[1])

Ein augenfälliges Ergebnis der handelspolitischen Thätigkeit war eine Unzahl von Verordnungen und Reglements, eine Unzahl von Gebühren und Spesen. Alles war genau geordnet, alle Thätigen waren beaufsichtigt, der eine vom andern und alle vom Fürsten. Wichtig waren die Krahnen- und Niederlagsordnungen, denen zufolge alle Güter durch den Krahnen aus- und eingeladen und im Niederlags-Haus hinterlegt werden mußten, natürlich mit hohen Gebühren; 100 Zentner aus dem Schiff zu heben, kostete im allgemeinen 25 kr. rh.[2]), das Waggeld $^1/_2$ kr. pro Zentner, einzelne besonders genannte Güter auch bedeutend mehr.

1) Das würzb. Kreisarchiv hat hierüber ein interessantes Manuskript, das für die noch zu schreibende Geschichte des fränkischen Weinhandels und Weinbaues wertvoll ist.

2) Bei Fuhrmannsgut 1 Ztr. $^1/_2$ kr.

Die Krahnenknechte und alle Handelsarbeiter sind von der Regierung angestellt. „Alles Fluchen, Schänden und Schmähen am Krahnen kostete 1 fl. fränkisch, Mißhandlung 5 fl. und Blutrünstigschlagen 10 fl." ꝛc. ꝛc. Wir finden ferner eine Trägerordnung, eine Schubkarrenordnung, eine Pferdekärnerordnung und ein Lohnreglement, eine Reihe der ausführlichsten Instruktionen an die einzelnen Zöllner, Informationen an den Krahnenmeister, Krahnenschreiber, Wagschreiber ꝛc.

Der Handelsmann, namentlich aber der ungebildete Schiffer und Fuhrmann, fand sich schwer zurecht in dem Portefeuille von Attestaten, Signets und Kontrasignets, Legitimationen, Zollzeichen und Quittungen, Rückvergütungs- oder Refundierungsscheinen, Lade- und Wagescheinen, die er auf der Reise von wenigen Meilen durch das Würzburger Gebiet ansammelte.

Entsprechend diesem Aufwand staatlicher Thätigkeit waren die Gebühren; ein Schiffer berechnete z. B. an herrschaftlichen Gebühren bei der Würzburger Niederlage für nur 47 Zentner Gut:

	15 kr.	Krahnenhubgeld	nach Tarif
	24 „	Aufladelohn	„ „
	24 „	Kärneraufladelohn	„ „
2 fl.	10 „	Waggeld	„ „
1 fl.	12 kr.	Fuhrlohn von der Niederlage in das Wagehaus	
4 fl.	25 kr. ꝛc.		

Daß die vielen Gebühren, diese Nebenprodukte bei der staatlichen Förderung des „Kommerzienwesens", thatsächlich die Wohlfahrtsbestrebungen des Fürsten zum Teil wieder paralysierten, ist klar.

Neben den Gebühren — von den Zöllen nicht zu reden — war die Bindung der einschlägigen Berufsklassen der wirklichen Förderung des Handels ein Haupthindernis. Auch hier lag das entscheidende Wort beim Fürsten, der das Recht hatte, zu mehren und zu mindern sowohl die durch die Handels-Innung vereinigten Kaufleute und die in der Rangordnung und Schifferzunft organisierten Schiffer, wie auch die Gespannschaft der Fuhrleute.

Allerdings war der Fürst nicht sowohl auf Minderung dieser Berufsklassen, wie auf Mehrung derselben aus, jedoch erstreckte sich diese Vermehrung beim Handel weniger auf fremde kapitalkräftige Geschäftsleute, wie sie in der Industrie sogar gesucht wurden. In dem heimischen Kreise suchte der Fürst durch seinen persönlichen Einfluß und Verkehr einen tüchtigen Handels- und Schifferstand heranzuziehen.[1])

---

1) Mit der Hebung und Erziehung des Handelsstandes mußte in Wechselwirkung auch die Achtung vor diesem Gewerbe steigen, an welcher es bisher noch in dem Hochstift so sehr fehlte. Hier scheint man, wie auch in vielen anderen

Die Prüfung der Kaufleute mußte vor dem hochfürstlichen Oberrat unter dem Vorsitze einer Polizeikommission stattfinden und wohnte der Fürst sehr häufig derselben bei.

Wie in vielen anderen Dingen, so war auch hier Mainz das Vorbild. Wie schon oben[1]) erwähnt, hatte der Kurfürst von Mainz am 22. Dez. 1747 ein Reskript erlassen, in welchem Ratschläge zur Belebung des Handels an die Bürgerschaft erteilt wurden. Ein gleiches Reskript arbeitet der Fürst aus und legt darin die Vorteile namentlich des „Speditions-, Großiers- und Faktoriergewerbes" dar, um die Würzburger, „denen es nicht an Raisonnement, wohl aber an Unternehmungsgeist fehle", zum Großhandel zu erziehen.

Von den Kundgebungen der Kaufleute selbst, soweit sie die kommerziellen Reformen betreffen, bekommt man vielfach den Eindruck von Leuten, die — aus dem Schlafe gerüttelt — sich die Augen reiben und erst allmählich der Sachlage bewußt werden. Adam Friedrich war der überlegene Geist, der welterfahrene vielgereiste Mann, der den Eigenhandel Mainfrankens aus dem Schlafe weckte und nebst Friedrich Karl als der Ahnherr aller späteren Errungenschaften auf diesem Gebiete zu betrachten und zu verehren ist.

---

deutschen Gegenden, jeden Kaufmann für einen Schurken gehalten zu haben. Der Kameralist Gasser teilt uns ein gangbares Sprüchlein mit, mit welchem der Handelsstand vom Volke charakterisiert wurde, dasselbe lautet:

„Von Lügen und Trügen ich mich nehr',
Recht und Fug mich nicht bekümmert sehr,
Bös War gab ich vor recht und gut,
Aufs theuerst straks nach meinem Muth.
Ich schwöre es sei kein Mangel dran
Und seh' hierbei den Himmel an,
Dem Geiz bin ich ergeben ganz,
Und schäm' mich ganz keiner Finanz.
Mit List und Lügen wie ich kann,
Betrüg ich manchen redlichen Mann."

1) S. Kap. III S. 118.

V.

Die fränkische Handelspolitik unter Franz Ludwig von Erthal und die preußischen Bestrebungen in Franken (1779—1800).

„Keine Stadt in Teutschland kann sich rühmen für den Transithandel besser gelegen zu sein, als Würzburg."

Franz Ludwig v. Erthal.

Hauptsächlich infolge der fränkischen Handelspolitik war der Rhein-Donau-Verkehr mehr und mehr nach Südwesten verdrängt worden.

Diese Entwickelung bemerkte man nicht bloß im Hochstift Würzburg, sondern auch am Fuße der Alpen, in Kurbayern.

Die Handelsbeziehungen zwischen Kurbayern und Franken — also vor allem Nürnberg — scheinen in früherer Zeit, als noch der große Durchzugsverkehr aus dem Norden, insbesondere aus den Niederlanden über den Main und Nürnberg durch Bayern nach Italien ging, im allgemeinen freundschaftliche gewesen zu sein.[1]) Dies dauerte vom

1) Roth (Gesch. d. Nürnb. Handels): „Die wechselseitige Zollbefreiung, welche zwischen Bayern und Nürnberg seit dem Jahre 1323 stattfand, dauerte bis 1748, in welchem Jahre sie ihre völlige Endschaft erreichte, wiewohl man von Seite Nürnbergs die fernere Beibehaltung eifrigst gewünscht und gesucht hatte. Freiherr von Kreittmayr gibt als Ursache an: die durch die holländische Schiffahrt nach Ostindien abgeänderten und von Venedig weggezogenen Kommerzien. (v. Kreittmayrs Grundriß des allgemeinen deutschen und bayerischen Staatsrechts. Thl. III. § 160.) In diesem Falle, sagt Herr Senator von Stromer, ist es freilich wahr, daß beide Städte, München und Nürnberg, sich den großen Nutzen nicht mehr versprechen konnten, den sie ehemals gehabt haben, als der Handel von Ostindien und der Levante nach Venedig, von dort aber über München und Nürnberg nach Norden, und so wechselweise wieder nach Venedig ging."

Ganz analog wird die Sache auf der anderen Partei, von bayerischen Seite, nämlich von Zirngibl (Gesch. d. bayer. Handels) dargestellt, nur fügt dieser wie auch Roth zu Anfang des 19. Jahrhunderts schreibende Schriftsteller noch hinzu:

Jahre 1323 bis 1748. Seit dieser Zeit „fiel das den Nürnbergern in Bayern gewährte Privilegium wegen wesentlicher Abänderung des vorigen Kommerzverhältnisses von selbst fort."

Diese Wendung in den vielhundertjährigen kommerziellen Beziehungen zwischen Bayern und Franken war auch ein wichtiger Faktor gewesen für die allmähliche Ablenkung des Rhein-Donau-Verkehrs vom Maine nach dem Südwesten.

Bayern war mit dem Regierungsantritt Maximilian Josefs im Jahre 1745 gleichfalls in das Aufklärungszeitalter eingetreten und auch die dortige Handelspolitik suchte, um die bayerische Volkswirtschaft aus der altherkömmlichen kommerziellen Abhängigkeit von Augsburg, Regensburg, Nürnberg und den Mainhandelsstädten zu befreien, neue Wege.

Es kam zunächst zu Handelsverträgen mit der Schweiz und mit Württemberg. Schon im Jahre 1755 war zwischen Württemberg und Bayern ein Handelsvertrag abgeschlossen worden, der besonders die Getreideausfuhr Bayerns begünstigen sollte.[1])

Max Josef hatte jedoch, nachdem Württemberg einen der wenigen wichtigen Exportartikel Bayerns, das Salz verboten hatte, 1758 eine gänzliche Handelssperre gegen Württemberg angeordnet.

Der Neckarwein und alle anderen Landesprodukte und Waren wie Zeuge, Spitzen, Eisen und andere Gegenstände wurden 1758 verboten. Bald aber brachten die ernsthaften bayerischen Anstalten den württembergischen Hof auf andere Gedanken. Er ließ alle bayerischen Produkte und Waren, besonders das Salz in seine Länder wieder einführen. Bayern widerrief demnach auch sein Edikt den 24. Nov. 1758[2]), und einer gemeinsamen Handelspolitik Bayerns und Württembergs stand nun nichts mehr im Wege.

Abgesehen von dieser Gefährdung erlitt der Main-Donau-Verkehr, der schon auf dem Maine von den Zöllen hart bedrückt wurde, eine nicht geringe Schädigung durch die strengen Mauten auf der Donau in Bayern und Österreich.

Im Jahre 1752 hatte der schwäbische Kreis wegen der vielen und allzuhohen Mauten für die auf der Donau passierenden Waren in einem Schreiben an den Kurfürsten von Bayern Vorstellung gemacht.

„Seit mehr als 50 Jahren wurde das frühere Kommerzverhältnis sowohl von München als Nürnberg aufgehoben. Die Nürnberger verbreiteten indessen ihren Handel auf Kosten unserer Kriege, unserer Saumseligkeit und Eifersucht eines Bayern gegen den andern und eines Gewerbes gegen das andere, und der daraus entstandenen langwierigen Prozessen."

1) Zirngibl a. a. O.

2) Moser: Staatsarchiv.

„Die hohen und überspannten Mauten" schreibt Zirngibl, „gaben den Kaufleuten und Spediteurs Anlaß, zur Vermeidung der bayerischen Zollstätten, Spekulationen auf andere Wege und Gelegenheiten zu machen. Man vermied aus Unwillen unser Vaterland, oder man unterließ eine Warenversendung, weil die erhöhten Zölle und Accise die Aussicht eines ehrlichen Gewinnes hemmten. Durch die übertriebenen Mauten, Accisen und Wegzölle leidet vorzüglich das Kommerz."

In den 60er Jahren ging nun Bayern bei seiner Wiederaufnahme des Kommerzienwesens daran, seine Binnenzölle aufzuheben und das Land „nach berühmten Mustern" mit einer Mautlinie zu umgeben.

Dieses Mautsystem vom Jahre 1772 war für Nürnbergs Manufakturen und Handel sehr drückend.[1])

Auch der Regensburger Handel, sowie auch das Speditionsgeschäft in den Mainstädten litten sehr unter der Absperrung Kurbayerns. Dieselbe hatte nach Gercken [2]) die Wirkung, „daß die aus Nieder- und Obersachsen besonders von Hamburg kommenden Waren durch Böhmen gingen."

Die Gefahren, die von allen Seiten dem fränkischen Handel drohten, mußten wieder zum Zusammenschluß der beteiligten Territorien führen oder wenigstens zu diesbezüglichen Versuchen, und wir finden thatsächlich die ganze Regierungszeit Franz Ludwigs hindurch solche Versuche, den Maintransithandel zu retten und dem fränkischen Handel neue Wege zu eröffnen.

Kurbayern und das hochstiftliche Franken hatten sich zur Zeit des Regierungsantritts Franz Ludwigs genähert, und die Möglichkeit eines Handelsvertrages zwischen zwei so entfernten Territorien war jetzt größer, nachdem die Straßen nicht blos von Würzburg nach dem Süden, sondern auch von Bayern nach Nürnberg in einem anderen, besseren Zustande waren als früher. Diese Annäherung hat aber eine Vorgeschichte, bei der wir nochmals in die Regierungszeit Adam Friedrichs zurückgreifen müssen.

Bereits im Jahre 1759 wurde ein Antrag der kurbayerischen Regierung bezüglich des Abschlusses einer Salzkonvention zwischen Kurbayern und Würzburg-Bamberg von der Würzburgischen Hofkammer an die Kommerzienkommission zur Erörterung und Erledigung überwiesen. Damals wurde hervorgehoben, daß die Fuhrleute, welche fränkischen Wein nach Regensburg, Nürnberg und München und weiterhin verfrachten, als Rückfracht bayerisches Salz mitzunehmen pflegen. Eine Konvention kam damals zu Stande, eine kurbayerische Salzniederlage wird errichtet. Diese Niederlage bekam jedoch kein Monopol, vielmehr durften auch fernerhin, wie bisher die sächsischen

1) Roth a. a. O.

2) Reisebeschreibungen.

Fuhrleute Salz nach Franken bringen. Es wurde nämlich geltend gemacht, daß die sächsischen Salzkärner regelmäßig fränkischen Wein als Rückfracht mitnehmen; in Bayern dagegen sei der Konsum von Wein aus Österreich, Ungarn und den Rheinlanden üblich, die kurbayerischen Salzkärner würden also voraussichtlich Rheinwein in Franken laden, wogegen die nützlicheren sächsischen Kärner vertrieben würden.

Weitergehende Vertragsverhandlungen werden im Jahre 1769 eingeleitet. Ein sehr umfangreicher Akt aus diesem Jahre betrifft den Abschluß eines Handelsvertrages zwischen Kurbayern und Würzburg „über das mutuelle Salz- und Weinkommerzium". Die Verhandlungen führten zu dem Kommerzientraktat vom 28. Juli bezw. 22. August 1769, nach welchem in den fränkischen Fürstentümern zu gunsten des kurbayerischen Salzhandels der Konsum des Orber, Nauenheimer und Schwäbisch-Haller Salzes verboten und außer dem bayerischen nur noch das eigene Kissinger Salz, dann das Sächsisch-Haller und das Hessisch-Allersdorfer Salz zugelassen wurde. Dagegen verpflichtet sich Bayern, den Konsum fränkischer Weine zu fördern, den der österreichisch-ungarischen Weine einzuschränken. Daß dabei der erste Grundsatz aller Handelspolitik das „do ut des" noch recht naiv zur Geltung kam, bezeugt die Bestimmung des Rezesses, nach welcher in Kurbayern künftig jährlich so viel Frankenwein konsumiert werden soll, „daß gegen zwey und eine halbe Scheiben Salz jedesmal ein Eimer Wein abgeführt werden muß".[1])

Wichtiger, weil den Handel im allgemeinen betreffend, waren die handelspolitischen Beziehungen, welche weiterhin mit Kurbayern angeknüpft wurden. Im Jahre 1776 kam eine Konferenz zu stande, an welcher die Würzburger Kommerzien-Kommission einerseits und Abgesandte der Münchener Regierung anderseits teilnahmen, um die Maßregeln zu beraten, welche zur Förderung des fränkisch-bayerischen Handels unternommen werden müßten, speziell zur Hebung des Transithandels nach Tirol und Italien. Daraus ging hervor, daß auch Bayern die allmähliche Ablenkung des Mainhandels nach dem Südwesten nicht als vorteilhaft befunden hatte. Kurbayern beklagt die Zersplitterung des Handelsgeschäftes am Maine in Kitzingen, Steft Breit und Würzburg, und meinte sehr richtig, es fehle in Franken eine große Handelsstadt, welche die dortigen günstigen geographischen Verhältnisse besser ausnützen könne, als die vielen kleinen konkurrieren-

1) Es wäre nebenbei bemerkt eine nicht uninteressante Aufgabe, zu verfolgen, wie die einzelnen deutschen Länder sich mit Salz versorgten, doch ließen sich auf dem noch so wenig bearbeiteten Gebiete der speziellen deutschen Handelsgeschichte noch hundert analoge Fragen aufwerfen und sicherlich auch zur Bereicherung unserer Erfahrung beantworten.

den Städte und Stände. Das sei das Grundübel des fränkischen Handels. Früher hätten alle die italienischen und tirolischen Güter ihren Zug an den Mainfluß genommen und seien einerseits vom Main per Achse über Aibling und Benediktbeuren, anderseits auch über Augsburg, Schongau, Mittenwald nach Tirol und Italien transportiert worden. So sei es früher gewesen, nun aber habe seit etwa 5—6 Jahren das Hermanische Handelshaus in Memmingen dem Handel eine ganz andere Richtung gegeben; es habe eine Anzahl Fuhrleute angestellt, um die Güter von Mainz und Frankfurt unter Umgehung Bayerns und Augsburgs nach Memmingen und von da über Füssen nach Innsbruck zu leiten, während es anderseits in Venedig die italienischen Güter ebenso wieder nach Deutschland über Memmingen leite.

Dadurch seien Bayern, Augsburg und Franken dieses zweifachen Transitgeschäftes beraubt.

Eben diese Memminger Fuhrleute haben auch diejenigen italienischen Güter, welche über Chur spediert werden mußten, von Mainz aus verladen und über Lindau und Bregenz direkt zu verführen beabsichtigt. Allein der Lindauer Handelsstand wußte diese Umgehung Lindaus durch Anstellung eigener Fuhrleute und andere Anstrengungen und Gegenanstalten noch rechtzeitig zu vereiteln.

Ebenso wie Lindau will nun auch die Münchener Regierung energisch gegen die Memminger „Übermacht" vorgehen. Augsburg hat seine kräftige Unterstützung bereits zugesagt und verspricht „gegebenenfalls" selbst seine Stadtgebühren zu ermäßigen, und in München ist man eventuell bereit, alle Zollgebühren für diesen Handel herabzusetzen. München fragt nun bei Würzburg an, welche Schritte es zu thun bereit sei, um diesen wichtigen Transithandel dem Lande zu erhalten. Dies war Inhalt der Konferenz der Stände von München, Würzburg und Augsburg. In der Würzburger Kommerzien-Kommission wird nun die Sache zunächst geprüft. Es war geltend gemacht worden, Steft, Breit und die Würzburg-Kitzinger Spedition würden ihrer italienischen Güter beraubt. Würzburg habe also mit ein Interesse an den kurbayerischen und Augsburgischen Bestrebungen. Würzburg erwidert jedoch zunächst, daß die seit mehreren Jahren erhöhten kurbayerischen Mauten die Hauptursache seien, warum die Güter die fränkisch-bayerische Route gemieden. Würzburg habe, wie bekannt sei, zur Erhaltung und Belebung des süddeutschen Transithandels alles mögliche in den letzten Jahren gethan, das sei allgemein, auch auswärts anerkannt, aber allein sei nichts auszurichten. Würzburg weist auf seine Zollermäßigungen am Maine und darauf hin, daß es vor kurzem $^2/_3$ von vielen Land- und Wegzöllen erlassen habe, Würzburg sei bereits der

völligen Zollfreiheit des Handels nahe gekommen, da der Zentner geringes Gut um 45 kr., und der Zentner mittleres und feineres Gut um 48 kr. zu Wasser von Mainz herauf gebracht werden könne. Wegen der Landfracht habe man alle erdenklichen Anstrengungen gemacht, um möglichst billige Frachten zu erzielen, was ja doch die Hauptsache sei, und man habe auch bereits soweit reüssiert, daß der Zentner von Würzburg nach München um 2 fl. 10 kr. und nach Augsburg mit 1 fl. 20 kr. verführt werden könne, also viel billiger, als nach dem Frachtsatze des Hermanischen Hauses in Memmingen, da von Mainz oder Frankfurt nach verlässigen Erkundigungen nach Memmingen $4^1/_4$ und $4^1/_2$ Gulden bezahlt würden.[1])

Die Frachtdifferenz von 47 kr. pro Zentner sei wegen der Multiplikation mit der Zentnerzahl im Handel von großer Bedeutung. „Wo die Fracht billiger ist, auch nur um ein ganz geringes, so nimmt, wie die Erfahrung zeigt, der Handel seinen Zug nach dieser Richtung."

Es folge daraus, daß die Sache nicht von Würzburg abhänge, sondern von Bayern und Augsburg. Es sei ein großer Fortschritt, wenn Bayern und Augsburg zu Zollopfer bereit seien; denn darauf komme in gegenwärtigen Zeiten alles an, „daß man sich zu gegenseitigen Opfern in Zollsachen und Gemeinsamkeit vertrage." Würzburg selbst jedoch will sich auf weitere Opfer nicht einlassen, sondern erklärt erst dann mit den süddeutschen Ständen weiter paktieren zu wollen, wenn dieselben erst einmal dieselben Opfer zur Förderung des Handels gebracht hätten, wie Würzburg selbst, und wenn insbesondere Bayern seine hohen Mauten ermäßigen würde. Würzburg versicherte wiederholt seinerseits alles gethan zu haben, um den großen Güterzug vom Rhein und Main nach Würzburg zu lenken und von da weiter zu Lande nach Bayern. Man habe namentlich gehofft auf die wohlfeile Wasserfracht und habe deshalb bereits 1766 mit Mainz eine besondere Konvention abgeschlossen, man habe ferner im Interesse des Transit- und Speditionshandels einen Krahnen von großer Bequemlichkeit und ein hochwasserfreies Warenlagerhaus erbaut, es seien viele reiche und erfahrene Kaufleute und Spediteurs im Würzburgischen. Durch die Konvention mit Mainz habe der Eigentümer der Güter einen sehr beträchtlichen Vorteil beim Einschlagen der Mainroute; denn an 7 kurfürstlich-mainzischen und den Würzburger Wasserzollstätten werde ihm der dritte Teil des Zolles

---

1) Im einzelnen wird dies ausgeführt durch folgende Berechnung:
Von Mainz bis Würzburg wird bezahlt für fein Gut 48 kr.,
von hier nach Memmingen Landfracht 2 fl. 40 kr.,
also pro Ztr. 3 fl. 28 kr.,
die Landfracht von Mainz oder Frankfurt nach Memmingen 4 fl 15 kr.

nachgelassen und die Tara mit 10 % freigelassen.[1]) Allein der Einzelne könne eben zur Hebung des Handels nichts durchsetzen; wenn also die Landfracht von Würzburg ab recht hoch zu stehen komme, so werde die Würzburger 1/3 = Zollwohlthat gleichsam wieder absorbiert.

Würzburg erklärt schließlich: „Der Handel muß also über den Main und Bayern gehen, wenn man sich von kurbayerischer und reichsstädtisch=augsburgischer Seite zu einer Herabsetzung der Mauten verstehen will.“

Da Bayern und Augsburg nicht sogleich auf diese fiskalischen Opfer eingehen, so erlahmt in Würzburg bald das Interesse an den Unterhandlungen mit diesen Ständen und es wird nun in Würzburg von einzelnen geltend gemacht, daß die ganze Frage für Würzburg lange kein so großes Interesse habe, wie das Verhältnis zu Mainz.

Der Güterzug nach Schwaben könne durch Franken gehen ohne deshalb ins Kurbayerische einmünden zu müssen; von den Tiroler und italienischen Gütern würden doch nur einige niederländische, nach Tirol gehende Güter über Würzburg gehen; die übrigen italienischen Güter seien meistenteils feine oder Fabrikwaren und gehen deshalb per Achse direkt vom Rheine nach Schwaben, wenn sie nicht selbst in Schwaben produziert werden. Von Schwaben gehen diese Güter entweder über Tirol oder den Bodensee durch Graubünden nach Italien.

Mit solchen Erwägungen werden die Verhandlungen mit Kurbayern welche in die letzten Regierungsjahre Adam Friedrichs und in das erste Franz Ludwigs fallen, abgebrochen.

Der Hauptgrund für diesen Abbruch der Verhandlungen zwischen Kurbayern und Würzburg über eine gemeinsame Handelspolitik scheint jedoch der im Jahre 1778 in München erfolgte Regierungsantritt Karl Theodors von der Pfalz gewesen zu sein.[2])

Nunmehr erhielt das bayerische Mautsystem bald noch mehrere Erweiterungen und Verschärfungen und wurde noch weit nachteiliger für Nürnberg und Franken, weil alle Waren, die *nicht durch die kurpfälzischen Lande* in das bayerische passierten, mit doppeltem Zolle belegt wurden, — eine Verfügung, durch welche der fränkische Properhandel zugleich mit dem Speditionshandel, einen empfindlichen Stoß erlitt.

Wahrscheinlich sollte diese Verfügung den Gegenden in der *Pfalz* zu einiger Entschädigung für die Entfernung des Hofs dienen, der sich nach dem Regierungsantritt des Kurfürsten Karl Theodors von *Mann*=

---

1) Die inzwischen in der Praxis bereits eingetretenen Verschlechterungen der Mainzollverhältnisse scheint Würzburg Bayern gegenüber verschwiegen zu haben.

2) *Roth* a. a. O.

heim nach München verfügte.[1]) Alle Waren, die einem bedeutenden Zoll unterworfen waren, mußten nun, zuweilen mit einem großen Umweg zuerst in die Pfalz geschickt und von da nach Bayern transportiert werden, damit man nur die Hälfte des Zolles zu zahlen verbunden war.

Die ganze Handelspolitik Karl Theodors ging auch ferner dahin, „bei der Vereinigung der kurbayerischen Erbländer mit den kurpfälzischen einen gegenseitigen Kommerzialverband zu wege zu bringen, dem Aktivhandel von einem Lande in das andere zur Erhaltung des sonst an Fremde ausfließenden Geldes möglichsten Vorschub zu geben, den Warentransit auf die unter der neuen Macht stehenden Ströme, Straßen, Städte einzuleiten, und also den Nahrungsstand in einen besseren Flor, als er es bis dahin war, zu setzen."[2])

In konsequenter Verfolgung dieser handelspolitischen Ziele wurden nunmehr Handelsvertragsverhandlungen mit Württemberg eingeleitet.

Zunächst kam der Präliminarvertrag zwischen Bayern vom 8. August 1781 (nebst Zusatzvertrag, betr. den Salz- und Weinhandel vom 27. Febr. 82) zu Stande.

Im Jahre 1782 wurde sodann ein Hauptvertrag und zwar sogleich auf 20 Jahre hinaus zwischen Württemberg und Bayern abgeschlossen.[3])

So bildeten in der süddeutschen Territorialwelt die Kurpfalz, Württemberg und Kurbayern einen handelspolitischen Dreibund[4]), welcher vermöge seiner Gewichtigkeit den Rhein-Donau-Verkehr zum großen Teile nach Südwesten hinziehen mußte.

Kurbayern und Kurmainz hatten den Mainhandel preisgegeben, einer erhöhten Blüte des Neckarhandels stand jetzt nichts mehr im Wege.

Überdies war auch für den Neckarhandel das 18. Jahrhundert bereits eine Zeit aufsteigender Entwickelung gewesen.

Auch hier galt es, aus der Verödung des 17. Jahrhunderts heraus mit Thatkraft dem Handel und der Industrie aufzuhelfen. Die herzogl. württembergische Regierung begann im Jahre 1713 damit, daß sie auf Anregung des damaligen Kammerpräsidenten Heinrich von Tessin die Fahrstraße von Berg bis Heilbronn herstellte und eine

---

1) Ebenso suchte im 19. Jahrh. König Ludwig I. die fränkischen Städte, welche ihren Residenzglanz verloren hatten, durch Hebung des Mainhandels zu entschädigen. Diese für ein fränkisch-bayerisches Staatswesen unseres Erachtens einzig richtige Handelspolitik wurde späterhin aufgegeben, was ein Hauptgrund für die mächtige Entwicklung Mannheims wurde.

2) Albert: Geschichte des bayerischen Zollwesens.

3) Zirngibl a. a. O.

4) Es wäre recht wünschenswert, wenn auch die Handelspolitik dieser Territorien auf Grund der Quellen dargestellt würde.

tägliche Schiffsverbindung zwischen Kannstadt und Ludwigsburg (bezw. Neckar-Vaihingen), eine wöchentliche mit Heilbronn einrichtete.[1])

Die Wirkung dieser Maßregeln war jedoch keine dauernde, denn gleichzeitig hatte der Mainhandel frisch zu blühen begonnen und die Speditionsplätze Steft, Breit und Kitzingen absorbierten den größten Teil des Rhein-Donau-Verkehrs, der außer dem Lokalverkehr für den Neckarhandel in Betracht gekommen wäre.

Die kontinuierlich aufsteigende Entwickelung des Mainhandels ließ weitere Versuche, den Neckar zu einer großen süddeutschen Handelsstraße auszubilden, nicht aufkommen, wenn auch bei den Aktionen der fränkischen Handelspolitik schon in den 1740er Jahren von einer „Neckarkonkurrenz“ stets die Rede ist.

Die Neckarschiffahrt blieb im wesentlichen auf den eigenen Landesverkehr beschränkt.

Das wurde erst anders, als die konkurrierende Mainstraße durch den Rückschlag, welchen dort die handelspolitische Bewegung seit den 1770er Jahren erfuhr, geschädigt wurde. Mit einer geradezu naturgesetzlichen Präzision begann nun der Aufschwung des Neckarhandels.

Der die Situation zuerst in entscheidender Weise erfassende Mann war hier kein Fürstbischof, sondern der Bürgermeister Weber in Kannstadt, der im Jahre 1780 eine große Speditionsfirma Gsell Reinhard & Co. (welcher er selbst angehörte) begründete. Das Unternehmen prosperierte auf das Beste und wir finden den Neckarhandel von nun ab bis zum Ende des Jahrhunderts in steigender Entwickelung.[2])

Mannheim, Heilbronn und Kannstadt-Stuttgart treten immer mehr als die drei Hauptstationen des Neckarhandels hervor.

---

1) Wir folgen unter anderem dem „geschichtlichen Rückblick“, welchen die vom königlich württembergischen Ministerium des Innern herausgegebene Denkschrift „zur Frage der Wiedereröffnung der Schiffahrt auf dem mittleren Neckar“ als Einleitung bietet. Hier auch weitere Litteraturangaben.

2) Jetzt wurden von Kannstadt stromabwärts nicht nur Landeserzeugnisse (z. B. die Neckarpflaumen), sondern vornehmlich auch italienische und österreichische Produkte, stromaufwärts hauptsächlich Kolonialwaren verfrachtet und zum Teil weiter spediert. Heilbronn bekam wieder den ausgesprochenen Charakter einer Handelsstadt; auch in Schwaben waren die Straßen verbessert worden und das Landfuhrwerk von Heilbronn war bedeutend geworden. Die Stadt hatte zudem ein Stapelrecht auf dem Neckar, indem die ankommenden Frachtgüter hier umgeladen werden mußten. Vor der Stadt war ein großer Krahnen errichtet worden, woselbst alle Waren bis auf Holz und dergl. aus- und eingeladen, gewogen und ins Krahnenregister eingeschrieben wurden. Die Neckarschiffe wurden in 2 Arten geteilt, nämlich in solche, die zwischen Heilbronn und Mainz fuhren, 26 an der Zahl. Diese 26 Neckarschiffer zogen alle Frühjahre das Los darüber, wie sie der Reihe nach fahren wollten; die Abfahrt mußte aber immer von Heilbronn aus

Gleichzeitig nahm die württembergische Regierung die Bemühungen zur Verbesserung des Fahrwassers auf dem mittleren Neckar wieder auf. Der Strom wurde durch einen beträchtlichen Aufwand gesäubert und bis auf Ladungen von 400 Ztr. fahrbar gemacht.

Die Thatsache, daß auch für die schwäbische Handelspolitik eine Epoche der Förderung begonnen hatte, der handelspolitische Zusammenschluß der südwestlichen Territorien, die Bemühungen der schwäbischen Konkurrenz und deren augenfälliger Erfolg zogen begreiflicherweise alsbald das allgemeine Interesse in Franken auf sich.

Zuerst kam i. J. 1777 die Nachricht, der Kurfürst von der Pfalz wolle in Heidelberg eine Niederlage errichten und von dort nicht nur nach Süden und Südosten, sondern auch nach Nürnberg Handel treiben.

Dann kam die Botschaft von den Heilbronner Bestrebungen.

Jetzt, 1782, richtet die Korporation des Würzburger Handelsstandes eine dringliche Denkschrift an den Fürsten.

Der Handelsstand habe nebst göttlicher Hilfe neue Geschäftsfreunde nach Würzburg herangezogen und den Handel auf eine beträchtliche Höhe gebracht. Allein es habe nun sehr betrübend gewirkt, daß der Main-Donauhandel schier gänzlich zu Verlust gehe. Der Handel nach Österreich, Ungarn und einem Teile von Bayern habe sich nämlich seit der vor 2 Jahren erfolgten Errichtung eines großen Etablissements in Lauingen a. D. durch einige Kaufleute aus Heil-

erfolgen, und mußte also ein unterhalb Heilbronn domizilierter Schiffer jedesmal erst nach Heilbronn hinauffahren um dort das vorhandene Thalgut abzuholen, außerdem bekam er in Mainz keine Bergfahrt. In Mainz mußten immer zwei Schiffe zugleich anlegen, und sowie eines davon eine halbe Ladung haben konnte, wurde bereits das dritte nach Mainz abgelassen. Die erstere Maßregel sollte das Risiko des Transportes bei Verladung einer großen Ladung auf 2 Schiffe verteilen, die letztere der Raschheit der Beförderung dienen. Jedes der Schiffe konnte 2000—2500 Ztr. laden, da der Neckar aber viele Untiefen hatte, wo größere Lasten als 3—400 Ztr. nicht passieren konnten, so wurde jene Last stellenweise auf die sog. Leichtschiffe verteilt. Die Fracht zu Thal von Heilbronn bis Mainz dauerte 4 Tage, die zu Berg 10—12 Tage. Die Fracht betrug für Berggut von Mainz erst 45 kr. und später 42 kr., von Frankfurt 52 kr., für Thalgut nach Mainz bei ordinärer Ware 24 kr., bei feinerer Ware 28 kr., nach Frankfurt 28 bezw. 32 kr. (die Zölle stets mit inbegriffen). Die zweite Klasse der Neckarschiffe, welche 3—400 Ztr. trugen, waren die Mannheimer Marktschiffe. Auch unter diesen Schiffen war die Rangfahrt eingeführt und mußten dieselben jeden Dienstag in Heilbronn sich einstellen und Nachmittag 2 Uhr abfahren. Die Fracht von Mannheim kostete 24 kr., nach Mannheim 12—15 kr. Die dritte Schiffahrtsstation am Neckar war Kannstadt und verkehrten auf der Flußstrecke Heilbronn-Kannstadt nach deren Wiedereröffnung für die Schiffahrt wöchentlich zwei Schiffszüge. Im ganzen lebten in dieser Zeit etwa 60—70 inkorporierte Schiffer von der Neckarschiffahrt. Ludovici a. a. O.

bronn unter der Firma „Gsell Reinhard & Comp." mit besonderer Begünstigung des Kurfürsten von Bayern vom Maine weggezogen. Der Güterzug vom Rhein und aus Frankreich nach dem Osten werde jetzt durch die Pfalz, durch Württemberg und Bayern geleitet. Die Niederlage in Lauingen blühe ungeheuer rasch auf, weil die Gesellschaft es vermocht habe, ein sehr wichtiges Privilegium vom Hofe in München zu erhalten, in welchem ihr neben anderen Dingen die besondere Vergünstigung gewährt sei, daß ihre Güter 20 Jahre mit einem $^3/_4$ (!) Zollnachlaß bei allen pfalzbayerischen Zollstätten passieren durften. Zugleich habe auch der Herzog von Württemberg in Gemeinschaft mit dem Kurfürsten von Bayern der Gesellschaft bedeutende Privilegien und Zollnachlässe bewilligt.

Dadurch würden fast alle östlichen Güter, wenn auch langsamer, als über die natürlichere Mainroute, so doch um 10 kr. pro Ztr. billiger geliefert. Die Gesellschaft betreibe auch entsprechende Reklame und verteile in der ganzen Handelswelt Zirkulare.

Von Würzburger Seite wurden nun auch in die Handelswelt Zirkulare verteilt in welchen die Lauinger- oder Neckar-Route als äußerst gefährlich und namentlich als sehr langsam geschildert und der Vorteil der Mainroute angepriesen wird.

Die alten Freunde der Würzburger Route in Köln, Mainz, Nürnberg und Regensburg halfen bei diesem Verleumdungsgeschäft in wahrhaft freundschaftlicher Weise mit.[1])

Mit der Reklame allein konnte jedoch gegen die „Eroberungen der schwäbischen Antagonisten" — wie es in einem Gutachten heißt — nichts ausgerichtet werden; es waren entschiedene Maßregeln notwendig, vor allem eine Reduzierung der Mainfracht.

Die Frachttarifverhältnisse zwischen Neckar und Main waren, wie wir gesehen haben, von jeher scharf zugespitzt.

Die Erhebungen über die Frachtkosten ergaben nun, daß der Ztr. zu Land kostete

Von Frankfurt bis Würzburg	1 fl.	30 kr.
„ Würzburg bis Regensburg	2 fl.	40 kr.
„ Regensburg nach Wien	2 fl.	35 kr.
also	6 fl.	45 kr.
„ Mainz bis Lauingen	3 fl.	36 kr.
„ Lauingen bis Wien	5 fl.	00 kr.
demnach	8 fl.	36 kr.

1) Wie die Reklame, das Annoncieren 2c., damals betrieben wurde, zu einer Zeit, wo es noch kein ausgebildetes Preßwesen gab, zeigen diese Zirkulare über Geschäftseröffnungen, Abschließung von Handelsverträgen, Zollerlässen, Vorteile

Von Frankfurt über Würzburg bis Salzburg		5 fl. 12 kr.
„ Mainz bis Lauingen		3 fl. 36 kr.
„ Lauingen bis Salzburg		2 fl. 30 kr.
	zus.	6 fl. 6 kr.
„ Mainz-Frankfurt-Würzburg bis München		4 fl. 10 kr.
„ Mainz bis Lauingen		3 fl. 36 kr.
„ Lauingen bis München		1 fl. 20 kr.
	zus.	4 fl. 56 kr.
Mit Wasserfracht dagegen von:		
„ Mainz bis Regensburg		3 fl. 28 kr.
„ Regensburg bis Wien		— fl. 30 kr.
		3 fl. 58 kr.
„ Mainz nach Augsburg über Heilbronn		2 fl. 50 kr.
„ Würzburg		2 fl. 30 kr.

Die Neckarschiffsfracht stand damals „generalsätzig" auf 45 kr.

Die Mainfracht in 3 Klassen von Gütern stand auf 58, 53 und 48 kr. Sie mußte also vor allem noch um 3 kr. herunter gegenüber dem Neckar, thatsächlich jedoch um 6 kr., also 3 kr. unter der Neckarfracht, weil während der Frankfurter Meßzeit immer wieder ein Aufschlag von 3 kr. erfolgte. Gerade die Ostermeßzeit hindurch war aber der stärkste Güterzug für die Sommerkommission und in der Herbstmeßzeit für die Winterspedition. Die Mainz-Würzburger Fracht mußte also von 48 kr. nicht nur auf 45 (Neckar), sondern auf 42 kr. per Ztr. herabgesetzt werden.

Die Regierung kommt demgemäß bei ihren Berechnungen zu dem Ergebnis, daß in Bezug auf natürliche Lage Franken gegenüber Schwaben hinsichtlich der Fracht im Vorteil ist, daß es nur unglückliche politische und Zollverhältnisse sind, welche den Main nicht konkurrenzfähig machen.

Dieser Satz wird auch in einer Denkschrift über den Schifferstand (auf Grund einer Enquête bearbeitet) damals überzeugend bewiesen. Da heißt es unter anderem:

„Die Würzburger Fracht beträgt 48 kr., die Neckarfracht 45 kr. Jede Wasserfracht hat einen dreifachen Ursprung: **Betrag der Kosten**

---

und Nachteile der Fahrstrecken 2c., welche in großen Massen in alle Gegenden verschickt werden.

für Pferd, Knecht, Kost, Fütterung und Ausladungsgebühren, Betrag der Nahrungsergiebigkeit pro Schiff, Seil, Tauwerk, Betrag der Zölle. Die Ergiebigkeit muß also der Mehrheit der Zölle die Wage halten. Es muß also bis ins kleinste auf die Ergiebigkeit der Fahrt gerechnet werden, um die Zölle auszugleichen. Bei genauster Kalkulation ergiebt sich für den Frachtbetrag 29 kr., es verbleibt also noch ein Betrag von 13 kr. Diese 13 kr. sind auf die 21 Mainzollstätten aufzuteilen, wenn mehr erhoben wird, ist der Main unmöglich konkurrenzfähig mit dem Neckar".[1])

Die für den fränkischen Handel so gefährliche Frachtdifferenz von 3 kr. (pro Ztr.) machte der hochstiftlichen Regierung viel zu schaffen. Nach eingehenden Verhandlungen kam eine Art handelspolitisches Programm zu Stande. Dabei wurde folgendes ins Auge gefaßt:

1. Verhandlungen mit Mainz über die endliche wirkliche Durchführung des im Jahre 1766 ausbedungenen $^{1}/_{3}$-Zollnachlasses bezw. eine neue Zollermäßigung gemeinschaftlich mit Mainz.

Des weiteren neue Verhandlungen mit Frankfurt und Hanau über Zollerläße.

2. Gänzliche Aufhebung des Ranges.

3. Vereinbarung mit Ansbach, daß die nach Regensburg fahrenden Güter auf einen egalen Fuß gebracht werden und jedes Gut als ordinäres verzollt werde, also mit 3—5 kr. pro Ztr. statt wie bisher mit 3—30 kr.

4. Der Magistrat von Regensburg soll ersucht werden, seine enorm hohen Mauten zu erniedrigen.

5. Von fränkischen Herrschaften soll etwa noch der Graf von Limpurg veranlaßt werden, sein Zollrecht in Markt Einersheim wieder nach Pferdelast zu erheben und nicht zentnerweise, wie er es sich allmählich angemaßt hat.

---

1) Ein anderer Schiffer kommt bei dieser Enquête zu folgendem Ergebnis bezüglich der Fracht:

„Der Schiffer braucht im Durchschnitt zum Einladen in Mainz 3 Knechte, auf der Fahrt 6 Knechte, von denen jeder für die Reise 18—20 fl. erhält, und 20 kr. täglich die Zehrung kostet; ferner 5 Pferde für 1500 Ztr. Jedes Pferd kostet $2^{1}/_{2}$ fl. bis Frankfurt, dort kommen frische Pferde, von denen jedes 8—10 Rthlr. nach Würzburg kostet. An Schiffreitern sind 3 nötig, welche jedoch keinen Lohn bekommen, sondern nur Kost und 1 fl. Trinkgeld. 20 kr. macht die Kost pro Mann täglich.

Das Pferd kostet täglich 24 kr. zur Fütterung mit Haber und 20 kr. für Stall und Heu.

Steuermann und Lotse kostet von Mainz bis Frankfurt 3—4 fl. von da ist jedoch keiner mehr notwendig.

Nach Abzug der Abnützung an Seil 2c. kommen die Kosten dem Schiffer von Mainz bis Würzburg auf 24—28 kr. pro Ztr."

6. Der Güterzug nach dem Westen und auch nach dem Norden muß, auf alle Weise gehoben werden als Ersatz für den teilweisen Verlust des östlichen Handels.

7. Die Handelsmonopole in Würzburg sollen beseitigt werden.

Dieses neue Programm erfüllte nunmehr die Würzburger Handelspolitik bis gegen Ende des Jahrhunderts und sollte namentlich durch neue Handelsverträge zwischen Kurmainz, Würzburg-Bamberg und Ansbach, welche 3 Territorien einen Gegenbund gegen die südwestlichen Territorien bilden wollten, der Verwirklichung entgegengeführt werden. Es wurde nun vor allem seitens der Würzburger Regierung in Verhandlungen mit anderen Mainständen eingetreten.

Hanau erhielt zugestanden, daß ein Hanauer Schiffer in die Mainrangfahrt aufgenommen werde, um auch dieses Territorium mehr für den Main zu interessieren und zu Opfern geneigter zu machen. Dagegen soll Hanau aufhören, den 20 fl.-Fuß bei seiner Verzollung zu Grunde zu legen. Ebenso lag die Sache bei Frankfurt; allein hier hoffte man wegen der vielen Differenzen und der Konkurrenz mit Mainz keine Unterstützung für den Mainhandel. Frankfurt, das den Mainzoll in den 80er Jahren bereits auf 60 fl. erhöht hatte [1]), will gerade durch Erhebung der doppelten Meßzölle und durch die Erhebung nach dem 20 fl.-Fuß die Güter zwingen, in Frankfurt zur Messe zu bleiben und so den Mainzer Handel, der seit Errichtung der direkten Fahrt auf dem Main sich auf Kosten des Frankfurter doch einigermaßen gehoben hatte, schädigen.

Der Doppelzoll in Frankfurt betrug während der Meßzeit (zweimal 6 Wochen) 4 kr. pro Ztr. und das machte sich bei so scharfer Konkurrenz am Neckar schon bedeutsam geltend.

Hanau sowohl als die übrigen kleineren Territorien am Maine lassen sich nicht auf fiskalische Opfer ein; so schreibt z. B. Wertheim (Löwensteinsche Regierung), daß seinerseits bereits alles geschehen sei und das Zollwesen sehr milde gehandhabt werde, — ein Stand allein könne hier nichts leisten, so lange nicht alle anderen dieselben Grundsätze annehmen würden. Hanau schreibt gleichfalls, daß es alles nur mögliche zur Förderung des Kommerziums zu thun bereit sei, daß es jedoch im herrschaftlichen Interesse unmöglich sei, die Zölle zu erniedrigen oder von dem schweren Konventions- 20 fl.-Fuß abzugehen.

Während die Zölle in Hanau, Wertheim nicht niedriger wurden, verzollte Ansbach immer noch die über Würzburg und Kitzingen kommenden Güter an seinen Landzollstätten möglichst scharf.

Auch als sich Würzburg und Mainz gemeinschaftlich an Hanau

---

1) „Über das Transitokommerz" a. a. O.

und Wertheim behufs Aufhebung der Verzollung nach dem 20 fl.-Fuß, wendeten, richteten sie nichts aus; „kein Zollmagnat will zum Besten des anderen etwas sakrifizieren".

Im Hinblick auf die energischen Bestrebungen der Neckarländer, und das Emporkommen Mannheims, welches auch die Mainzische Niederlage in Miltenberg bedrohte, zeigte sich endlich Kurmainz entgegenkommender [1]) und trat in Verhandlungen mit Würzburg zur Wiederaufnahme der Handelsvertragspolitik vom Jahre 1766 und zwar zunächst über den von Würzburg proponierten Gegenstand: Förderung des Kommerzienwesens durch größere Wohlfeilheit und größere Raschheit des Transportes.

In Würzburg war nämlich der Regierung durch Gutachten und von der Kommerzien-Kommission dargelegt worden, daß außer der Zollverringerung die Hauptbedingung des Handels Raschheit sei. Eine Verzögerung von einigen Wochen verursache dem Eigentümer einen Schaden von 40½ kr. für jeden 30 Reichsthaler kostenden Zentner der Ware, betrage also so viel wie die Wasserfracht. Die Interessenten verlangten deshalb jetzt energisch die Aufhebung der Rangschiffahrt. Man glaubt, nachdem man in dem Frachttarif dem Neckar nachstand, durch andere leichter als die Zollermäßigungen durchzuführende Mittel einen Vorsprung vor dem Neckar gewinnen zu können.

Das Monopol der Rangschiffer, welche 1772 infolge einer Teuerung die Fracht um 5 kr. pro Ztr. erhöhten und nachher in dieser Höhe beibehielten, sei auch ein Grund, warum der ganze Rezeß von 1766 fruchtlos geworden und der Handel am Neckar emporgekommen sei. Nur die freie Wahl unter den Schiffern könne Raschheit und Wohlfeilheit der Fracht erzielen, denn nur dadurch eifere einer dem anderen nach und um die Fracht zu erhalten, streiche er gerne ein paar kr. pro Ztr. herunter. Wenn Ladungsfreiheit wäre, würden nicht so überstarke Ladungen zusammengeladen, zu deren Ansammlung oft 2 Monate notwendig seien.

Ein bedeutender Würzburger Kaufmann stellt folgendes vor: „Das Kommerzium, die Schiffahrt und die Spedition ist ein täglich und stündlich avancierendes Geschäft von so vielerlei landesherrischen Schiffern und Fuhrleuten, als vielerlei Staat und Zölle es täglich passieret; mithin verlangt es auch in seinen bald dies, bald jenen Ort, heut der-, morgen anderer Art angetastet- und bedrückt werdenden Privatbeeinträchtigungen eine ebenso stündliche als tägliche Berichtigung;

---

1) Hatte doch Mainz auf dem Maine 8 Zollstätten und für die Fahrt nach dem Neckar nur 2. Vielleicht trug auch zur Annäherung der Umstand bei, daß Franz Ludwigs Bruder seit 1779 in Kurmainz zur Regierung gelangt war.

denn welcher Schiff- und Fuhrmann kann seiner in täglichen Kosten auf dem Hals habenden Pferd- und Miethknecht willen nur bis zu einer 8tägigen Berichtigung liegen bleiben, oder welcher Handelsmann kann seine benötigten Waren ohne Schaden eine solche Route gehen lassen? Das Wesen des Kommerzii, die Raschheit ist annoch verkannt und alle anderen Anstrengungen sind fruchtlos, wenn man nicht auf freie Schiffahrt hinarbeitet.“

Die Rangschiffahrt, die Zunftwirtschaft der Schiffahrt war früher noch um die Mitte des Jahrhunderts als Mittel zur Hebung des Verkehrs zeitgemäß gewesen [1]), jetzt nachdem doch der Verkehr ein unverhältnismäßig größerer geworden war, konnte diese Beschränkung allerdings für die rasche Beförderung im Handel sehr mißlich werden.

Die Rangordnung gehörte eben zu jenem großen Kreise wirtschaftlicher Organisationen, die nicht mit Schlagwörtern, sondern nach den jeweiligen mit der Zeit wechselnden Verhältnissen und Bedürfnissen beurteilt werden mußten.

Um möglichst viel bei der seltenen Gelegenheit fahren zu dürfen, laden zu können, blieben die Schiffer lange in Mainz und da sie nur 7 Pferde bei jeder Rangfahrt verwenden durften, so brachten sie die übergroße Ladung oft nicht vorwärts. In den Petitionen um Abschaffung der Rangfahrt wird erwähnt, daß ein Rangschiffer 4 Wochen zur Sammlung einer möglichst großen Rangladung in Mainz verblieben und mit seiner enormen, auf 3 Schiffszüge gehäuften Ladung erst nach 17 Tagen in Würzburg angekommen sei, da er eben bis Steinheim a. M. nicht mehr als 7 Pferde anwenden durfte, während ein Bamberger Kapperer (Nicht-Rangschiffer) am 5. Mai abgefahren und bereits am 14. in Würzburg eingetroffen sei.

Bei diesen Mißständen in der Rangschiffahrt war es begreiflich, daß die Rangordnung immer mehr durch die „Kapperey“ unterbrochen wurde und zwar derart, daß immer mehr „Exzeptionen“ gemacht und Kapperer zugelassen wurden; sodann dadurch, daß immer mehr Rangschiffer selbst nebenher die Kapperey betrieben. [2])

Bei Gelegenheit der Berathungen über die Aufhebung der Rangordnung im Hochstift Würzburg werden die Rangschiffahrtsverhältnisse von anderen Flüssen ausführlich untersucht und dargestellt und man

1) Denkt man ja gegenwärtig an der Schwelle des 20. Jahrh. wegen des gänzlichen Verfalls der Mainschiffahrt wieder an die Einführung einer Rangordnung auf dem Maine!

2) Sie durften nämlich außer dem Rang fahren: alles Fettgut (Baumöl, Hellthran, Bergerthran), dann Wein und ähnliches; alles Fastengut (Stockfisch, Häring, Laperdan, Langling 2c.), alles Ringgut (ganzes Farbholz, Erz, Blei, Kalmey 2c.) dann alles Eilgut — und mit letzterem wurde allmählich alles Gut bezeichnet, was man eben außer dem Rang verschiffen wollte.

kommt zu dem Resultat, daß überall die Rangschiffahrt bereits durch die Kapperei unterbrochen sei, so z. B. habe Amsterdam nach Köln einen Rang in 14tägiger Bestimmung, „allein der Verlader kann einfach, wenn ihm ein Rangschiffer nicht paßt und unter dem Vorwand, daß er den nächsten abwarten wolle, außer dem Rang fahren lassen." Straßburg habe ebenso seinen Rang zu Thal, „auch hier aber kennt der Kaufmann die Exzeption, daß er sein Gut mit der Ausrede, er habe noch kein Aviso zum Verschicken, außer dem Rang laden kann.

Mainz hat einen Rang nach Straßburg mit der bestimmten Quantität von 2000 Ztr., „aber der Spediteur kann daselbst auch seine Güter durch die Kehler und Schrecker Schiffer fortbringen lassen." Mainz hat ferner einen Rang nach Heilbronn in der Bestimmung von 1500 Ztr. direkter Ladung, „aber der Spediteur kann diese Güter auch an Kapperer abgeben."[1])

„So findet sich überall die Möglichkeit einer Exzeption außer dem Rang, und nur dadurch wird dem Kaufmann ein Grad über die stolzierende Erhebung des Rangschiffers zu teil."

Mit Recht wird geltend gemacht, daß eine strenge Durchführung der Rangordnung auf dem Maine — während auf dem Neckar mit Rücksicht auf den Erwerb des Schiffers[2]) Exzeption gestattet sei — von Einfluß sein müsse auf die Verminderung des Handels. Nur durch die Rang- und Lagerfreiheit würde die Würzburger Niederlage beliebt werden. Natürlich würde sonst auch das Zollrecht geschädigt, und anderseits würden durch die Kapperei die Zölle gemehrt. Auf dem Neckar sei die Beförderung leicht und geschwind und billiger. Man müsse die Ladung auf 1500 Ztr. festsetzen, aber die Zahl der Pferde freigeben. Ferner müsse der Rangschiffer längstens in 14 Tagen laden und ebenso längstens in 14 Tagen von Mainz nach Würzburg fahren. Nur dadurch komme man zur raschen Fahrt.

In der Würzburger Kommerzien-Kommission nun trat man 1781 zum erstenmal der Majorität nach für völlige Rangfreiheit ein, da nur dadurch der Spediteur Herr würde über den Schiffer, wie es nach der Stellung dieser beiden Teile im Handelswesen sich gebühre. Durch die Rangfreiheit würde der Schifferstand selbst gehoben, da jetzt viele tüchtige Schiffer von dem Rang ausgeschlossen und in ihrer Nahrung verkürzt seien.

1) Die Ausrede betreffend das Abwarten der nächsten Rangfahrt können die Mainzer Kaufleute nicht anwenden, weil dort alles Gut, das auf dem Land den 3. Tag liegt, dem enormen Lagergeld verfällt.

2) Da die Anzahl der inkorporierten Schiffer am Maine 30 war, während am Neckar sich 64 in die Rangfahrt teilten, so wäre bei strenger Durchführung der Neckar-Rangordnung der Mainschiffer zweimal zur Rangfahrt gekommen, bis der Neckarschiffer einmal fahren durfte.

Die Bamberger[1]) und Schweinfurter Schiffer, welche von der Rangfahrt ausgeschlossen und in der Hauptsache auf die Ladung lokaler Konsumtionsgüter angewiesen waren, wollten ohnedies deshalb beim Reichsgericht Klage erheben.

Trotzdem, daß in Würzburg selbst die Rangfreiheit gewünscht wurde, stellte sich die Würzburger Regierung in den Verhandlungen mit Mainz doch auf den entgegengesetzten Standpunkt. Sie fürchtete die Konkurrenz der Hanauer, Wertheimer, Breiter, Bamberger nnd Schweinfurter Schiffer und wollte sich nur auf freie Schiffahrt einlassen, wenn die freie Schiffahrt nur für die Würzburger Niederlage eingeführt würde. Außerdem bestand sie auf der direkten Rangfahrt Mainz-Würzburg.

Mainz dagegen verlangt die allgemeine Freiheit der Mainschiffahrt.

Der Würzburger Hofrat und Deputierte bemerkt von vornherein, daß Würzburg die Rangordnung nicht preisgeben werde, daß eine gute Verfassung des Schifferstandes notwendig sei. Der kurmainzische Deputierte erwidert hierauf, daß er schon 6 Jahre dieses Departement unter sich habe und durch die Erfahrung zur ganz festen Einsicht gekommen sei, „je weniger man dem Kaufmann, dem Zöllner, dem Schiffer und überhaupt jedem am Handel mitarbeitenden Gliede die Hände binde, je weniger man sie mit Vorschriften schrecke, sondern vielmehr eines jeden habenden Arbeits- und Nahrungseifer den ganz freien Lauf ließe, um so eher werde das Ziel, namentlich auch die billigere Fracht erreicht und das ganze Wesen in seiner den Herrschaften nützlichen Bewegung erhalten"; aller Zwang — also auch die Rangordnung — sei dem Kommerz schädlich, und deshalb hätten sich die Güter immer mehr vom Maine ab- und dem Neckar zugewandt. Die gänzliche Rangfreiheit sei das einzige Mittel, um abzuhelfen, der Schiffer werde zum Fleiß angeregt, schon jetzt sehe man dies an den Kapperern, welche mit geringerer Ladung geschwinder und wohlfeiler seien und welche auch weniger Zölle zahlten bei jenen Staaten, welche von der Rangfahrt ausgeschlossen seien, und die deshalb die Rangschiffer um so härter belasteten. Allgemeine Zollermäßigung besonders bei Frankfurt, Hanau, Wertheim sei leichter zu erzielen, wenn die Eifersucht gegen die Rangfahrt nicht mehr hinderlich im Wege sei.

Würzburg erwidert darauf, daß 1769 in Ausführung des Vertrages von 1766 die Rangfahrt mit Mainz vereinbart sei und damals sei der Handel auch noch sehr lebhaft gewesen; erst als die Rangfahrt durchbrochen und die Kapperer aufgekommen seien, sei der Handel

1) Wie groß die Anzahl der nicht in die Rangordnung inkorporierten Mainschiffer war, ergibt sich daraus, daß Bamberg allein zur Zeit Franz Ludwigs 50 Schiffe mit je über 800 Ztr. Tragfähigkeit besaß (Schneidawind a. a. O.).

zurückgegangen. Also nicht die Rangordnung sei schuld, sondern die Lockerung derselben.

Würzburg macht ferner geltend, daß die Erhaltung des Schifferstandes gegen alle sonstigen Gesichtspunkte überwiegen müsse. Das sei auch von der Republik Holland anerkannt, welche in den Grundregeln, die das Kommerz in die Höhe brächten, weitaus am kundigsten sei; in Amsterdam, in Straßburg und am Neckar bestehe eine Rangordnung.[1])

Der mainzische Satz, daß jeder Zwang dem Kommerz schädlich sei, berühre sehr sonderbar, er könne überhaupt nur einen Sinn haben mit Bezugnahme auf Verhältnisse, die Würzburg nicht bekannt seien; es komme da lediglich auf die Herrschaft an, ob dieselbe den Zwang zum Wohl und zur Beförderung des Handels ausübe; man könne doch nicht sagen, daß jede Herrschaft schlecht und ebensowenig, daß jeder Zwang im Handel schädlich sei. Was heiße denn überhaupt Rangfreiheit oder „freie Schiffahrt"? Was für den einen eine Freiheit, sei für den andern ein Zwang. Die Rangordnung sei ein Zwang gegen den Kaufmann, da er nicht nach Willkür jenen Schiffer, der ihn am teuersten bezahlt, das heißt, dessen Fracht er zu seinem Profit am meisten herabgedrückt hat, befrachtet, sondern dem in den Rang Eintretenden umsonst, das heißt ohne eigenen Profit die Ladung geben muß. Die Rangfreiheit sei ein Zwang gegen den Schiffer dadurch, daß er sich jede Ladung mit Opfern erkaufen müsse, es frage sich also lediglich, welcher Zwang nützlicher sei, nicht aber: „ob Freiheit, ob Zwang".

Die Rangordnung [2]) hat nach einer in Denkschriftform zusammengefaßten Erklärung der Würzburger Regierung den Vorteil:

1. „daß sie die Nahrung nur für gewiße Partizipanten schützet,

---

1) Von Zeitgenossen (Ludovici a. a. O.) wird jedoch die Rangordnung anders beurteilt. Die Rangfahrt auf dem Rheine, Maine und Neckar wird als ein großes Verkehrshindernis dargestellt. „Der Straßburger Rangfahrer z. B. mußte immer 3 bis 4 Wochen in Mainz am Krahn liegen, ehe er volle Ladung bekam. Es zogen die Elsässer und Schweizer deshalb vielfach ihre Güter über Koblenz die Mosel hinauf über Metz, weil niemand mit kleinen Fahrzeugen nach Straßburg zu Berg fahren darf. Die Pfälzer, Heilbronner oder Neckar-Rangfahrer, welchen diese Rangfahrt ausschließlich zugehört, ziehen von mehreren Gütern, welche ankommen, die besten heraus und lassen die geringeren liegen, daher müssen manche Güter oft den dritten oder wohl gar den vierten Rangschiffer erwarten. Durch diese unkluge Rangfahrt hat Maynz denjenigen Properhandel, welcher nach Schwaben ging, verloren, und hat sich dieser nach Mannheim gezogen."

2) Die Berufsorganisation eines der wichtigsten und reichsten Gewerbe der alten Zeit, des Schiffergewerbes, verdient gewiß ebenso eingehende Beachtung, wie die der Bäcker, Schneider u. a. Dazu kommt, daß bei der neuerlichen Krisis des Schiffergewerbes in einzelnen Gegenden z. B. am Main, am Inn, an der Donau, der österr. Weichsel u. a. Flüssen der Ruf nach einer Berufsorganisation wieder vielfach laut wird.

und hieraus entspringt Wohlfeilung, denn wenn der partizipierende Schiffer in gebundener Zeit fährt und vor Eingriffen anderer geschützt ist, so kommt er öfters an die Nahrung, mithin bedarf er gleichsam infolge öfteren Genusses auch naturgemäß minderer Ergiebigkeit in jedem einzelnen Falle.

2. Bei der freien Schiffahrt muß der Schiffer an die Bediensteten der Kaufleute Trinkgelder geben, um die Güter zu bekommen, und andere geheime Abgaben leisten.

3. Wenn Rangfreiheit und Ladungsfreiheit ist, wird der Schiffer viel länger brauchen, bis er eine Ladung voll hat, als jetzt, wo die Ladungen in das eine Schiff, das gerade am Gange ist, kommen müssen; der Einwand, daß der freie Schiffer, wie jetzt schon der Kapperer, mit geringerer Ladung sich begnüge und dafür fleißiger sei und öfters und schneller fahre, ist nicht stichhaltig, weil nicht wahr.

4. Die Erhaltung des Schifferstandes, der außerdem zu Grunde geht, gegenüber der Konkurrenz.

5. Der Einwand, daß der Spediteur bei freier Schiffahrt billiger verfrachten und dadurch den Handel herziehen könne, ist falsch; nicht der Spediteur zieht den Handel heran, sondern die Herrschaft, welche die Fracht reguliert und mit den anderen Regierungen verhandelt und durch Avertissements und durch Handelszeitungen den Handelsstand benachrichtigt.

6. Wegen der schärferen Verzollung seitens der vom Rang ausgeschlossenen Staaten soll man durch Aufnahme je eines Schiffers dieser Staaten helfen."

Kurmainz und Würzburg beraten sodann unter vorläufigem Aufgeben der prinzipiellen Frage, ob Rangordnung oder freie Schiffahrt, die durchführbaren Reformen.

Vor allem dreht es sich um die Bestimmung der Höhe der Ladung [1]) der Rangschiffe zur Erzielung einer geschwinderen Fahrt. Gegenwärtig ziehe man mit 7 Pferden oft sogar 4000 Ztr. von Mainz zu Berg, natürlich krieche das Schiff den Main herauf alle Tage nur 2—3 Stunden weit. Da die Schiffe zu viel Wasser bekommen, muß der Schiffer häufig das Schiff erleichtern und kommt, nachdem er in

1) Nach Quetsch (a. a. O.) fuhren auf dem Maine außer den wenigen Rhein- und Neckarschiffen die Frankenschiffe und zwar: zum Holztransport die Schellche (300—400 Ztr. Tragfähigkeit) und die Ruderschellche (800—1200 Ztr. Tragfähigkeit) zum Gütertransport die Humpelnächen (150—400 Ztr. Tragfähigkeit, die Doppelnächen (500—600 Ztr. Tragfähigkeit), die größeren Güterschiffe (1500—1800 Ztr. Tragfähigkeit) und die dem Personen- und Kleingüterverkehr dienenden Marktschiffe von verschiedener Größe.

Mainz mit 2 Zügen zu je 4 Geschirren abgegangen ist, oft mit 10 bis 12 Geschirren in Würzburg an.[1])

Was den Würzburger Eventual-Vorschlag betrifft, die freie Schiffahrt nur für Würzburg einzuführen, so daß also die freien Schiffer in den beiden Städten nur Sendungen für die Stadt Würzburg bezw. die Stadt Mainz erhielten, so fürchtet Mainz, daß der Güterzug infolge dieser Exzeption allzustark nach Würzburg sich wenden und daß dadurch die übrige Schiffahrt und Rangfahrt gehemmt werde.

Würzburg motiviert die erstrebte einseitige und sehr wertvolle Begünstigung damit, daß gegenüber den oberen Mainstädten Würzburg immer im Vorteil sei, weil der Landweg nach Nürnberg, Augsburg und München auf der Strecke bis zu den oberen Mainstädten (Kitzingen 2c.) in 3 Stunden zu machen sei, während die Schiffe gerade auf dieser Strecke lange, nämlich 3—4 Tage, brauchten.

Wenn man also mit dem Neckar konkurieren wolle, müsse man den Handel nach Würzburg lenken.

Genau dieselbe Sachlage ist am Neckar bezüglich der Mannheimer Güter gegeben; diese sind vom Rang ausgenommen und auch dadurch kommt Mannheim als Handelsstadt rasch empor. Würzburg setzt sich diese Stadt in dieser Beziehung zum Vorbild.

Alle Güter, die nach Kitzingen, Steft und Breit gehen, sollen also an die Rangordnung gezwungen, was nach Würzburg, Schweinfurt und Bamberg geht, soll rangfrei werden, so wünschte die Würzburger Regierung.

Die Notwendigkeit eines gemeinsamen Vorgehens führte jedoch diesmal zur Nachgiebigkeit.

Nur die Zumutung, daß die Verringerung des Frachttarifes von 48 auf 45 kr. durch Zollerleichterung im Mainzischen herbeigeführt werden soll, wird von Kurmainz nicht so rasch bewilligt.

Alle die Verhandlungen mit Mainz über Wohlfeilheit und Raschheit der Güterbeförderung kamen erst in dem Vertrage von 1784 zum definitiven Abschluß.

---

1) Auch auf dem Rheine war es mit der Geschwindigkeit, besonders auf der Rheinstrecke Mainz—Straßburg nicht besser bestellt: ein beladenes Schiff legte den Weg von Mainz nach Köln (18 Meilen) bei mittlerem Wasser ungefähr in 4 Tagen zurück (einschl. des Aufenthalts an den Zollstellen) von Köln nach Mainz in 6—8 Tagen. Die „glückliche und geschwinde" Reise eines Frachtschiffes von Mainz nach Straßburg dauerte etwa 17—18 Tage, eine „mittelmäßige" ca. 20 Tage, eine „geringe" (im Winter oder bei geringem Wasserstand) 24—36 Tage. Güterschiffe von Straßburg nach Mainz fuhren 4—5 Tage. Ein leeres Schiff brauchte von Mainz nach Straßburg ungefähr 10 Tage, Reiseschiffe fuhren von Mainz nach Straßburg in 6—8 Tagen, zurück in 2—3 Tagen.

Der im Jahre 1784 abgeschlossene wichtige neue Kommerzientraktat[1]) zwischen Würzburg und Mainz bestimmte die Beibehaltung der Rangfahrt und ein Ladungsmaximum von 1200—1500 Zentner; für die Reisezeit einen Termin von 14 Tagen; die Rangschiffer dürfen nur direkt von Würzburg nach Mainz u. v. v. fahren, nur in Höchst einmal anhalten. Würzburg erhielt den ganzen Rangschiffahrtsverkehr mit Mainz.

---

1) Derselbe hatte folgenden Wortlaut: „Die Erhaltung und Vermehrung der maynischen Schifffart und Handlung war schon seit geraumer Zeit ein vorzüglicher Gegenstand der Sorgfalt der beeden Erz- und Hochstifter Mainz und Würzburg.

Zu diesem Ende wurden bereits durch die im Jahr 1766 errichtete feierliche Traktaten, die direkte Fahrt von der Residenzstadt Mainz nach den Hochfürstlich wirzburgischen Ufern, und von diesen nach Mainz eingeführt, und zum Vorteil des Kommerzes und der Schifffart an beiderseitigen Zöllen ein Drittel der befugten Zollgebühren denen direkten fahrenden Schiffern nachgelassen. Da aber die Erfahrung bis jetzo gezeigt hat, daß dieser Begünstigung ungeachtet, noch immer eine beträchtliche Menge Güter, welche ihrer Bestimmung nach die Maynroute passiren sollten, von diesem Strom abweichen, und zum wesentlichen Nachtheil der Kurfürstl.-mainzisch und Hochfürstl.-wirzburgischen Landen und derenselbe Unterthanen auf anderen Wegen bezogen werden:

So haben Sr. Kurfürstl. Gnaden zu Mainz und Sr. Hochfürstl. Gnaden zu Wirzburg nach vorhero in freundnachbarlichem Vertrauen gepflogener Korrespondenz durch ihre eigens zu diesem Geschäfte bevollmächtigte Räthe, als den Kurfürstl.-mainzischen Hof- und Regierungsrath Anton Mauriz Kalkhoff, und Hochfürstl. wirzburgischen Hof- und Regierungsrath Anton Jacob von Bianco nicht nur die der Maynschifffahrt noch im Weg stehende Hinderniß, sondern auch jene Hilfsmittel, wodurch Beförderung und Wohlfeile, als die wesentlichsten Triebfedern der Handlung und Schifffahrt, deren Mangel man aber noch immer bei dem Güterzug auf dem Maynstrom entdeckte, auf eine stets dauerhafte Art hergestellt werden könne, in reife Ueberlegung ziehen lassen, und diesem vorgängig durch vorbenannte Bevollmächtigte Räthe folgenden Traktat geschlossen und zwar:

1. Daß die bis jetzo beliebte Rangfart fernerhin beibehalten, dagegen aber die zeitherigen unbestimmt gewesene schwere Ladungen abgestellt, dem Rangschiffer mehr nicht als 1200—1500 Ztr. zu laden, und zu solcher Ladung länger nicht als 14 Tage beizustellen, erlaubt seyn solle, nach deren Umlauf derselbe, es mag das Ladungsquantum beisammen sein oder nicht, dennoch mit dem, was er geladen hat, fortfahren muß, in welch letzterem Falle jedoch, den am bestimmten Quanto abgängigen Rest nebst einer Beiladung von 200 Zentnern in einem anderen Schiffe nachzuführen, ihm unbenommen bleibt, insofern der Rangfahrer bei dieser vorgesetzten Verordnung in der Folge bestehen kann.

2. sollen alle Güter, sie mögen Namen haben, wie sie wollen, mithin auch jene, unter dem Namen Kapergut zeithero bekannt gewesene geringe Güter, dem Rang unterworfen, und der Rangfahrer solche zu übernehmen schuldig seyn. Jedoch bleiben jene Güter, welche auf die am Maine unterhalb Wirzburg liegende Ortschaften sowie jene, welche nach Schweinfurt oder Bamberg bestimmt sind, vor wie nach von dem Rang ausgenommen. Sollte aber kein Schweinfurter oder Bamberger Schiffer an dem kurmainzischen Einladungsufer befindlich seyn, so soll auch die dahin bestimmte Güter beizuladen, dem Rangschiffer gestattet seyn.

Die für die unterhalb der Stadt Würzburg gelegenen Mainplätze, sowie die nach Schweinfurt und Bamberg bestimmten Güter sollten die beiderseitigen Schiffer auch außer dem Rang fahren dürfen, die Fracht wird

---

3. soll jeder zu Mainz abfahrende Rangschiffer bei fahrbarem Wasser im Sommer in 12, und im Winter in 14 Tagen unter namhafter Strafe nach Wirzburg fahren, und demselben alle Ein- und Beiladungen unter Weegs, mit alleiniger Ausnahme der Bolongarischen Güter zu Höchst, auf's schärffste untersagt seyn:

Wie dann auch:

4. zur Erzielung der nötigen Wohlfeile, die zeithero auf 30—45 und 48 kr. bis Wirzburg, und auf 10 kr. höher bis Kitzingen gestandene Fracht in Zukunft auf 38 kr. für die wenigen Klassen schlechten Guts, auf 45 kr. aber für das mittlere und feine pr. Zentner nach Würzburg, hingegen nach Kitzingen auf 8 kr. höher, somit auf 40 und resp. auf 53 kr. bestimmt wird.

Damit aber:

5. der Schifferstand hierbei bestehen, sein mit Gefahr und Kosten verbundenes Gewerb treiben, Schiff und Geschirr in tauglichem Stand erhalten könne, auch zur Sicherheit des Kommerzes selbsten bei hinreichendem Vermögen bleibe, so wird beiderseits verbindlich zugesagt, nicht nur bei Frankfurt und Hanau die Abstellung des 20 fl.-Fußes, sondern auch nebst diesem dorten sowohl als bei den übrigen fremden Zöllherrschaften einen bestimmten Zollnachlaß an der jetzigen allzustarken Verzollung vorderhand durch gütliche Vorstellungen auch allenfalls mit dem Anerbieten, einen Frankfurter, Hanauer, Wertheimer und Marktbreiter Schiffer in den Rang mit aufzunehmen, wenn aber dieses nicht fruchten sollte, durch ernsthafte Einschlagung der Platzgreifenden Gegenmitteln gedachte fremde Zollherrschaften zu einer Zollminderung mit Nachdruck zu vermögen, und damit ferner:

6. der Schifferstand mitlerweile bei Kräften erhalten werde, so behalten sich beide Theile annoch bevor: eine dem Verhältnis der Fracht sowohl als auch dem Kostenaufwand und der Nahrungsnothdurft angemessene Zollminderung an beiderseitigen Zöllen ihnen zustehenden Zollgerechtsamen ohne Nachtheil zu bestimmen, wobei jedoch zum voraus die verbindliche Uebereinkunft getroffen worden ist, nicht anders als mit gemeinsamer Aufopferung und gegen wechselseitiges reciprocum einen weiteren als den im Receß vom Jahre 1766 bereits vestgesetzten einen Drittel-Zollnachlaß zu gestatten.

Wornach endlich:

7. der gemeinsame Bedacht ononterbrochen dahin genommen werden solle, daß durch zweckmäßige Anordnungen und Vorschriften an den Handelsstand sowohl als Zöllner- und Kranen-Personale, so wie durch stets einzuhaltende Aufsicht, der vorhabende Endzweck, nemlich die Vermehrung des Güterzugs auf dem Maynstrom erzielt, der ferneren Abweichung der Güter vorgebogen, der direkten Fahrt von den kurfürstl.-mainzischen an die Hochfürstl.-wirzburgischen Ufern und vice versa, aller Vorschub geleistet, und allen und jeden, von irgend jemand wider Verhoffen zugefügt werden wollenden Beeinträchtigungen mit vereinigten Kräften entgegengestellt werde. Im Urkund dessen gewärtiger Traktat nach eingelangten höchsten Genehmigungen bis zu der von beiden hohen Theilen erfolgender Fertigung durch obbenannte Bevollmächtigte eigenhändig unterschrieben und gesiegelt worden ist.

Frankfurt im Dezember 1784."

auf 38 und 45 kr. bei Würzburg zweiklassig festgesetzt; bei Frankfurt und Hanau soll ein Zollnachlaß gemeinschaftlich nachgesucht werden; eventuell soll ein Frankfurter, Hanauer, Wertheimer und Breiter Schiffer in die Rangordnung aufgenommen werden. Eine über den 1766 er Zollnachlaß hinausgehende weitere beiderseitige Zollfreiheit wird vorbehalten.

Es war dieser Rezeß der letzte Handelstraktat, den die würzburgische Regierung mit der mainzischen abschloß.

Die Zahl der Rangschiffer wurde zugleich neu bestimmt und betrug nun 26, darunter 17 Würzburgische, 4 Mainzer [1]), 2 Stefter, 1 Breiter, 1 Wertheimer und 1 Hanauer. Wenn nun jede Rangfahrt, wie in Aussicht genommen war, nur 14 Tage dauern sollte, so kam jeder Rangschiffer mit seinem zahlreichen Geschirr nur einmal jährlich zur Rangfahrt und die übrigen 25 Rangschiffer mußten unterdessen als Kapperer ihren Unterhalt erwerben.

Dadurch wurde die freie Schiffahrt namentlich nach Würzburg wesentlich gefördert. Daß die Rangordnung immer mehr durchbrochen wurde, war auch für die zwischen Würzburg und Mainz liegenden Orte sehr vorteilhaft; die Rangschiffer durften und konnten auch nicht überall anhalten, wegen ein paar Zentner Gut den Krahnen benutzen, wiegen und ausladen lassen, Frachtbriefe präsentieren und einkassieren, wozu sie alles in allem ½ Tag brauchten, was ihnen für die 6 Pferde und ihre vielen Knechte große Kosten gemacht hätte.

Zu den Thatsachen, welche der drohende Verfall des Mainhandels und die Neckarkonkurrenz mit herbeiführten, gehörte außer dem neuen Mainz-Würzburger Vertrag vor allem die gleichzeitige Annäherung Würzburgs an Ansbach-Baireuth.

Auch in dieser Richtung kehrte man wieder zu den handelspolitischen Grundsätzen des Jahres 1766 zurück. Mit Kurmainz allein konnte Würzburg nicht viel ausrichten, denn man brauchte vor allem ein Territorium, um dem „Ausbruch“ des Mainhandels in Miltenberg entgegenzuwirken, wobei Ansbach und Würzburg gemeinsame Interessen hatten. Anderseits konnte Ansbach als Feind alle zum gegenseitigen Vorteile von Mainz und Würzburg getroffenen Abmachungen wieder aufheben durch seine Landstraßenzollpolitik, und endlich hatte Würzburg auch noch Interesse an anderen Verkehrslinien, welche Mainz nicht berührten, wo aber Ansbach bei der Förderung sehr behilflich sein konnte.

So konnte also stets nur ein Handelsbund zwischen Mainz, Würzburg und Ansbach den fränkischen Diplomaten erfolgversprechend erscheinen.

Ansbach hatte seit dem Beginn der handelspolitischen Reform-

1) Die Mainzer eigene Mainschifferei war im 18. Jahrhundert viel unbedeutender als die würzburgische und bambergische.

periode in Würzburg diesem Territorium alle nur erdenklichen Schwierigkeiten in den Weg gelegt und der Vertrag von 1766 mit seiner Teilung der Schiffahrt unter Mainz, Würzburg und Ansbach hatte daran auf die Dauer nichts geändert.

Ansbach hatte die Straße von Kitzingen nach Nürnberg, soweit sie durch sein Gebiet führte, verfallen und verweichen lassen und die Straße Ochsenfurth—Uffenheim—Ansbach—Nürnberg, welche für den Handel einen Umweg von 6 Stunden bedeutete, mit großen Kosten hergestellt.

Ansbach hatte ferner die von den Würzburger Niederlagen über Kitzingen kommenden Fuhrleute auf alle nur mögliche Weise in Zollsachen und mit anderen Schikanen belästigt, dieselben oft tagelang mit der Ausstellung der Zollzettel warten lassen, ferner einer peinlichen Visitation unterworfen und das Gewicht beanstandet, was um so leichter war, als es damals im Handel kein einheitliches Gewichtssystem gab.

Im Jahre 1781 wurde in der Würzburger Hofkammer lebhaft beklagt, daß die ansbachische Regierung einen Zoll zu Wasserbebendorf (bei Schlüsselfeld) ganz wesentlich erhöht habe, um die Stefter Niederlage zu begünstigen.

Auch sei seit mehreren Jahren der ansbachische Zoll zu Mainbernheim auf der Würzburg—Nürnberger Straße ganz bedeutend erhöht worden. In der Würzburger Hofkammer wird daran erinnert, daß kein Reichsstand befugt sei, seine Zölle eigenmächtig zu erhöhen, und man müsse sich fragen, ob es denn kein Mittel gäbe, um solchem willkürlichen Schalten und Walten im Reiche ein Ende zu machen.

Ansbach kümmerte sich dabei nicht um die Bedrohungen der Betroffenen, an das Reichsgericht zu appellieren, und noch weniger um die kaiserlichen Wahlkapitulationen.

Nun endlich, als der Verlust des fränkischen Mainhandels drohte, sahen die beiden Stände ihre Interessengemeinschaft ein.

Nachdem bereits der Handelsvertrag mit Mainz v. J. 1784 seinem Abschluß nahe war, schrieb der Fürst von Würzburg an den Markgrafen über die „Erhaltung des Kommerzial-Güterzuges durch Franken und einen darüber abzuschließenden Rezeß".

Er wies darauf hin, wie die Zeiten sich so sehr geändert, wie anderwärts in Süddeutschland die Stände sich vereinigten, um gemeinsam den Handel in ihr Land zu ziehen und diese wichtige Quelle der Volkswohlfahrt sich zu erhalten, wie neuerdings die pfälzische, die herzoglich-württembergische und die bayerische Regierung sich vereinigt hätten und große Zollopfer brächten, um ihrem Handel ein weiteres Verkehrsgebiet zu schaffen und denselben nach Schwaben und

Bayern zu ziehen. Die ansbachische Regierung erkannte die Notwendigkeit der Schritte an und so stand einer Annäherung nichts mehr im Wege.

Der Inhalt der hierauf folgenden Vorverhandlungen mit Ansbach war folgender:

Der Würzburger Deputierte legte dar, daß es nicht bloß auf den Rhein-Donau-Handel ankomme, sondern man müsse jetzt namentlich auch an neue Acquisitionen denken. Würzburg habe zu diesem Zwecke schon seit Jahren an dem Ausbau seiner Straßen gearbeitet und sei jetzt daran, besonders die Straßen gegen Sachsen mit Eifer fertig zu stellen. Dadurch komme nach Würzburg und Ansbach der ober- und niedersächsische Güterzug, der diese Territorien wie bekannt noch meistens umgehe, während er doch der geographischen Lage nach für Schwaben, Bayern, Tirol und den größten Teil von Italien längst durch diese Lande hätte gezogen werden müssen; dazu müsse nun die Herstellung der Straße nach Ochsenfurt besonders mitwirken. „Alle englischen und französischen Manufakturen, die über Hamburg und Bremen kommen, gehen dann um so mehr hier durch, je gewisser dem Bezug über Ostende neue Auflagen in den Weg gelegt werden."

Des weiteren wird vorgetragen, daß alles, wodurch man diesen Güterzug begünstigen könne, in Herabsetzung der Verzollung sowohl an den würzburgischen Zöllen (an der Zahl 10), als auch an den ansbachischen und baireuthischen bestehe; in Würzburg habe man beschlossen, die diesseitigen 10 Zölle von Mellrichstadt bis Würzburg um $^2/_3$ herabzusetzen und die Verzollung für jede Zollstätte auf 1 Pfg. per Zentner zu bestimmen, somit im ganzen nicht mehr als 10 Pfg. per Zentner zu erheben. Dagegen möge man im Ansbachischen mit 2 kr. und für das Baireuthische ebenso mit 2 kr. per Zentner sich begnügen, damit man nicht diesseits allein das Opfer tragen und dasselbe ansbachischerseits, wenn dort bei der seitherigen starken Verzollung beharrt werden sollte, eingesteckt werde.

Nach eingehender Konferenz erklärten nun die Ansbacher Herren daß man sich für diese Güter mit 2 kr. für die ansbachischen und 2 kr. für die baireuthischen Zölle begnügen werde. Von Würzburger Seite aber wurde für die 10 Zollstätten 12 Pf. zunächst vorbehalten, „damit man auf 10 Pf. herabzusteigen immer noch freie Hand habe".

Die Ansbacher trugen nun auch auf die gänzliche formelle Aufhebung des dem Hochstift zustehenden Geleitszwanges an, worauf der Referent „ausweichend" versetzte, es handle sich nur darum, durch welche Mittel der die beiderseitigen Lande wirklich durchziehende Güterzug so lang und so viel als möglich darin erhalten werde, bis ander-

weitige sichere acquisitiones gemacht werden könnten; eine formelle Aufhebung des Geleits für alle Zukunft könne deshalb nicht bewilligt werden.

Das war das letzte Mal, daß das alte Kitzinger Geleitsrecht in die handelspolitische Aktion hereingezogen worden war.

Die Ansbacher Räte betonen schließlich noch, daß der Nachteil, welchen „das Heilbronner und Lauinger System" schon nach sich gezogen, es nötig mache, gemeinsame Schritte auf jeden Fall zu thun, sowie ein wachsames Auge zu haben. Nicht ohne Ursache sei das kgl. preußische Ministerium über die pfälzischen und württembergischen Unternehmungen äußerst „aufsichtig geworden".

Der Inhalt der für die handelspolitische Situation sehr charakteristischen Hauptverhandlungen und des Vertrages Würzburg-Brandenburg v. J. 1785 war nun (in abgekürzter Form und etwas modernisirter Sprache) folgender:

„Infolge eines zu Lauingen an der oberen Donau errichteten Speditions-Etablissements und der von beiden Höfen, dem kurpfälzisch-bayerischen und dem herzoglich-württembergischen, zubedungenen Unterstützung ist begründete Besorgnis entstanden, daß jener Güterzug, welcher seither über die fränkischen Routen gegangen, hiervon abgeleitet werde und besonders würzburgische und dann Brandenburg-Onolzbacher und Baireuther Lande einer vorzüglichen Nahrungsquelle nebst anderen Vortheilen entzogen werden.

„Durch die schwäbischen Traktate wird ein 3/4-Nachlaß an allen Zoll- und Mauth-Abgaben und durch sonstige Erleichterungen für Beförderung, Wohlfeile und Sicherheit gewährt werden; dies würde zur Folge haben, daß der Güterzug zu Land von Mainz und Frankfurt nach Nürnberg, Regensburg, München, Salzburg, Wien und Österreich et vice versa, sowie auch der Zug zu Wasser von Mainz und Frankfurt über die fränkischen Niederlagen nach Nürnberg und Regensburg und zurück eine Ableitung von der fränkischen Route durch die württembergischen und pfälzisch-bayrischen Lande erfahren könnte. Deshalb sind Gegenmittel, besonders Zollerleichterung von seiten Würzburgs und Ansbachs und andere Erleichterungen notwendig.

„Allerdings ist ein kostspieliges Umladen bei der Neckar-Route öfter notwendig und dies ist auch für die Güter schädigend, ferner ist größere Beförderung durch die natürliche Lage Frankens zu erwarten, ferner die sichere Fahrt auf dem Mainflusse — Momente, die bei einem so weiten Wege von Mainz nach Wien der österreichische Komittent nicht aus dem Auge lassen wird. Aber doch ist es den beiderseitigen Deputierten als bedenklich erschienen, auf sothane natürliche Vorteile allein zu vertrauen; vielmehr erscheint es nothwendig, Zollerleichterungen

und andere Faveurs anzuwenden und auch der Lauinger Frachtwohlfeilheit näher zu kommen.

„Deshalb sollen die von Mainz oder (!) Frankfurt auf eine der beiderseitigen Niederlagen, Würzburg, Steft, Kitzingen, zu Wasser und von da weiter nach Wien und Österreich (v. v.) ziehenden Güter an sämtlichen würzburgischen Landzollstätten, namentlich in Würzburg am Thor, Kitzingen, Altmannshausen oder Marktbibart auf fünf nacheinander folgende Jahre nur mit einem kr. rhein. von jedem Ztr. Wiener Gewichte ohne Unterschied der feinen, mittleren und gemeinen Güter; jedoch unter Vorbehalt der gebührenden Chaussee-, Brücken-, Pflaster-, Wieg- und Turnuszollgelder verzollt werden.

„Anderseits sollen Brandenburg-Onolzbach und Baireuth, den genannten wirklich nach Wien und ins Österreichische gehenden und mithin nicht in Regensburg verbleibenden Gütern an ihren Zollstätten, während fünf nach einander folgender Jahre überhaupt nicht mehr als 2 kr. rh. für jeden Zentner Wiener Gewicht ohne Unterschied der Güter und desgleichen die Baireuthischen Lande überhaupt nur 2 kr. unter denselben Bedingungen erheben (neben den Chaussee- ꝛc. Geldern).

„Nach Verlauf der fünf Jahre steht es jedem Vertragsteil frei, die zuständige Zollgebühr zu erheben oder nach Vereinbarung noch auf weitere Jahre vermindert zu lassen.

„Aber nur den Wienern und österreichischen Gütern steht diese Zollwohlthat zu, und damit nicht andere Regensburger Güter durchgeschleift werden, so müssen die Spediteurs zu Würzburg, Steft und Kitzingen die Wiener Güter bei den Frachtbriefen spezifiziert bemerken und attestieren, daß diese Güter nicht in Regensburg ꝛc. zu verbleiben haben, eine gleiche Angabe von den Regensburger und Wiener Spediteurs verlangen und die Strafen in Zollsachen streng gehandhabt werden.

„Durch Schreiben an den Magistrat zu Regensburg soll derselbe zu seinem eigenen Vorteile bewogen werden, die durch Franken über Regensburg nach Österreich ziehenden Güter zu erleichtern und den Kontroll-Anfragen von diesseits zu willfahren.

„Ferner besteht eine Konkurrenz mit der Heilbronner Route in Bezug auf die von Mainz nach Augsburg, München, Salzburg oder sonst nach Schwaben, Tirol oder Bayern vice versa bestimmten großen Mengen Wassergüter.

„Diese Güter teilten sich früher schon zwischen den beiden Routen; um nun diesen Güterzug zu erhalten und zu vermehren, sind beide

Vertragsteile darin übereingekommen, nicht mehr zu thun, als der Zweck erfordert und zwar vorläufig versuchsweise gleichfalls:

„Auf 5 folgende Jahre jenen Gütern, die den Mainwasserweg einschlagen und von Würzburg, Steft oder Kitzingen zu Lande weiter transportiert werden, an den Zollstätten namentlich am Würzburger Thor und dann zu Kitzingen und Altmannshausen oder Marktbibart überhaupt nicht höher als mit 1 kr. rh. pro Zentner beliebigen Gutes zu verzollen. Anderseits in den hochfürstlich brandenburg-onolzbachischen Landen überhaupt nicht höher als mit 2 kr. rh. pro Zentner Gut und in den hochfürstlichen brandenburg-baireuthischen Landen überhaupt nicht höher als mit 2 kr. rh. pro Zentner Gut und gleichviel, ob dieselben von der Würzburger, Stefter oder Kitzinger Niederlage herkommen, zu verzollen.

„Nach Umlauf dieser 5 Jahre aber, wenn der Zug der Aufhebung der Zollermäßigung ohngeachtet keine Ableitung zu erfahren haben würde, soll sothaner Nachlaß wieder kassiert werden und entweder der ordentliche zoll wieder hergestellt oder wenigstens nur eine kleine Erhöhung auf etliche Jahre durchgeführt werden.

„Wenn aber eine Ableitung des Güterzuges aus den fränkischen Landen zu besorgen sein wird, soll eine neue Übereinkunft über den Zollnachlaß gemacht werden; wenn eine solche nicht zu stande kommt, steht es den Vertragsteilen frei, die alten Zollgebühren wieder zu erheben. Aber den von Mainz bis Marktsteft verkehrenden Gütern wird bei allen hochfürstlich-würzburgischen Wasserzollstätten noch 5 aufeinander folgende Jahre $1/3$ Zollnachlaß gewährt, jedoch unter dem ausdrücklichen Vorbehalt, daß, um alle Zolldefraudation hintanzusetzen, namentlich damit nicht als Stefter Güter auch Schweinfurter oder andere sich einschleichen, auf Verlangen ein exaktes, von dem Stefter Krahnenamt attestiertes Güterverzeichnis beigegeben wird, während auch würzburgerseits für die Wiener und Augsburger ꝛc. Güter für die Zeit der Zollermäßigung allem Unterschleif vorgebeugt werde.

„Um bei der Mainschiffahrt, die durch Erhaltung des Güterzuges in Frage kommenden Vorteile sicher zu beziehen und Unterschleife hintanzuhalten, damit namentlich das Schiffswesen nicht wieder in in eine langzügige, dem Kommerzium schädliche Verfassung gerate, so wird festgesetzt, daß die mit Kurmainz bisher durch Vertrag vereinbarte Rangschiffahrt, wenn sie sich nämlich nachteilig erweisen sollte, durch gemeinsamen Antrag (der Vertragsmächte) bei dem Mainzer Hofe gänzlich beseitigt werden solle.

„In der Zuversicht, daß noch sehr viel Verkehr durch fremde Staaten geht, der den natürlichen Vorteilen gemäß durch Franken zu

ziehen wäre, verpflichten sich beide Höfe allen Gütern, die zu Lande von Augsburg, Memmingen, Botzen oder sonsten aus Italien, Tirol, Bayern oder Schwaben über Würzburg nach Frankfurt oder von da per Achse nach Würzburg ꝛc. kommen, auf 5 Jahre Zollfreiheit zu gewähren mit Ausnahme der Chaussee-, Pflaster-, Brücken- und Turnuszollgelder.

„Nach Ablauf dieser fünf Jahre der Zollfreiheit kommt es darauf an, ob der Güterzug von der bisher innegehaltenen Richtung abgelenkt wurde und über Franken geht. Wenn letztere Richtung sich fest eingebürgert hat und nichts mehr zu befürchten sei, dann soll die Zollfreiheit wieder aufgehoben werden können; wenn noch Besorgnis vorhanden ist, so soll eine neue Übereinkunft getroffen werden; wenn diese nicht zu stande kommt, steht jedem Teile wieder frei, seine früheren Zölle zu erheben. Um aber während 5 zollfreien Jahren Unterschleif zu verhindern, nämlich in Bezug auf solche Güter, die nicht zollfrei sein sollen, nämlich Wassergüter mit der fälschlichen Bestimmung, daß sie ganz zum Landtransport bestimmt seien und von den Fuhrleuten untergeschoben werden, deshalb müssen genaue Frachtbriefe ausgestellt und andere Kontrollmaßregeln eingeführt werden.

„Eine weitere Aussicht für die Heranziehung neuer Güterzüge bietet sich in den von Kopenhagen, Hamburg, Bremen, Lübeck und aus Sachsen nach Augsburg, München, Salzburg, ganz Schwaben, Tirol und Bayern bis Welschland v. v. ziehenden Güter. Für diese Güter ist der Weg über Würzburg und die brandenburgischen Lande günstiger; allein um sie heranzuziehen, sind Erleichterungen des Verkehrs erforderlich und diese sollen im Interesse des Publici gewährt werden. Und zwar sollen würzburgerseits für sämtliche Zollstätten für alle diese Güter ohne Unterschied nur 2 Schillinge an Zöllen und brandenburg-onolzbacherseits überhaupt nicht mehr als 2 kr. pro Ztr. erhoben werden und brandenburg-baireutherseits auch 2 kr. pro Ztr.

„Nach Ablauf von 5 Jahren bleibt, im Falle kein Bedürfnis mehr vorhanden oder durch eine weitere Ermäßigung keine Einigung erzielt werden kann, jedem Teile wieder sein bisheriges Recht.

„Als weitere Maßregel zur Hebung des fränkischen Transithandels ist die völlige Herstellung der Chaussee Würzburg—Ochsenfurt, dann von Mainbernheim—Nürnberg als wichtigstes Mittel ins Auge zu fassen. Würzburg verspricht binnen 3 Jahren die bisher nicht chaussierte Straße nach Ochsenfurt zu vollenden, Brandenburg (beide Höfe) in 3 Jahren die Straße Mainbernheim—Nürnberg. An den gräflich limburgischen Hof soll sich Würz-

burg wenden wegen Chaussierung der Strecke in der Gemarkung Sommerhausen.

„Zum Schluß verbindet man sich, beiderseits allen den auf Hebung des Handels bezüglichen Absichten entgegenstehenden Einflüssen energisch entgegen zu treten. Bedenklich ist ferner noch, daß der Güterzug nach Würzburg (Steft, Breit und Kitzingen) an der kurmainzischen Stadt Miltenberg und in Wertheim zum wesentlichen Nachteil der über die beiderseitigen Niederlagen in Würzburg, Kitzingen und Steft rezessierten direkten Fahrt ausbrechen könnte. Deshalb wird von Brandenburg-Onolzbach dem Fürstentum Würzburg die verbindliche Versicherung gegeben, daß auf die Verhinderung der an der Stadt Miltenberg oder dem Orte Wertheim möglichen Güterausladungen möglichst Bedacht genommen werde und zu diesem Zwecke den zu oder von diesen Orten gehenden Handelsgütern (in die hochfürstlich Brandenburg-Onolzbacher Lande) keine Zollnachsicht vergönnt, sondern die Zollgebühren nach dem zollmäßigen Befugnis von selbigen erhoben werden sollen."

Die fränkische Handelspolitik hatte durch die Verhandlungen und den Vertrag mit Brandenburg viel neue Anregung bekommen, es wurden in Vollzug des Vertrags z. B. mit dem Regensburger Magistrate Verhandlungen gepflogen, in der gräflich-limburgischen Kanzlei zu Sommerhausen auf Zollermäßigung gedrungen, die Straßenbaureformen beschleunigt, die altherkömmlichen Streitigkeiten zwischen Würzburg und Ansbach eingestellt.[1]) Die nächste Zeit ist erfüllt mit der Ausführung der durch die Verträge mit Kurmainz und Ansbach gestellten Aufgaben.

Dieses energische und zielbewußte Vorgehen der Mainstände war ein wesentlicher Grund dafür, daß die gänzliche Ablenkung des Handels vom Maine nach dem Südwesten verhindert und die Heranziehung neuen Verkehrs auf neuen Linien angebahnt wurde.

Während aber die Stadt Würzburg darauf ausging, ihr Verkehrsnetz zu erweitern und — wie wir später sehen werden — ganz großartige Verkehrs-Ziele sich steckte, ging ihr von dem Mainhandel auch noch der Teil verloren, den die mainzische Niederlage in Miltenberg an sich zog. Würzburg selbst aber beschleunigte unabsichtlich diese Entwicklung durch die Preisgabe der Rangfahrt Mainz-Würzburg und durch das Vorgehen gegen das Handlungshaus Gätschenberger.

Zu dem ansbach-würzburgischen Programm, um den Mainhandel dem Neckar gegenüber konkurrenzfähig zu erhalten, gehörte nämlich — wie dies schon in dem würzburg-ansbachischen Vertrag angedeutet

1) Man sieht auch aus dem neuen Vertrage, wie man seit den 1740er Jahren immer mehr dahin kam, durch Verträge die Binnenzölle zu beseitigen.

war — auch die freie Schiffahrt auf dem Maine, und außerdem die Gewährung von Geldbenefizien an Kaufleute seitens des Fürsten von Würzburg.

Kurmainz war wohl schon bei den Verhandlungen über den 1784er Vertrag im Interesse der Stadt Miltenberg für freie Schiffahrt und gegen die Rangordnung Mainz-Würzburg eingetreten. Kurmainz nahm in der fränkischen Handelspolitik stets eine Zwitterstellung ein, thatsächlich gravitierte es immer auch nach Südwesten, da es die Mainstrecke Aschaffenburg-Miltenberg und nicht Lohr-Würzburg besaß; würde es keinen Neckar gegeben haben, so wäre Mainz wohl der ärgste Feind der Obermainstände geworden. So aber mußte es auf die Erhaltung des Mainhandels bedacht sein, aber nicht auf die Bewahrung der Rangordnung Mainz-Würzburg.

Die Aufhebung der Rangfahrt kam unter dem Drucke der Zeitlage zwar nicht formell zu stande, aber doch thatsächlich; die „Kapperey" trat allmählich gänzlich an Stelle der Rangfahrt.

Der Verfall der Rangfahrt und der Sieg der freien Schiffahrt vollzog sich auf dem Maine im Verlauf der 90er Jahre.

Daß diese Entwicklung nicht ohne viel Streit und Polemik abging, ist klar. Noch im Jahre 1798 gelegentlich der Beratungen über den „böhmischen Güterzug" äußern die Würzburger Schiffer dem Fürsten gegenüber das „sehnlichste" Verlangen, es möge doch wieder eine Schifferzunft errichtet werden, mit welcher eine strenge Rangordnung von selbst sich verbinden würde. Die Würzburger Regierung erwidert jedoch, daß weder eine Rangordnung, noch eine Zunft zu bewilligen sei, da derlei Einrichtungen nichts als Klagen und Unordnungen ergeben würden, wie man das seiner Zeit bei der mit Mainz errichteten Rangordnung hinlänglich erlebt habe.[1])

1) Der Fürst selbst schreibt aus seinem Lustschloß Veitshöchheim über diese Frage: „Ich bin für die Zunftverfassung nicht eingenommen und dulde sie nur unter den Gewerben, bei welchen sie besteht, als ein notwendiges Übel. Um so weniger bin ich geneigt, unter den Schiffleuten eine Rang- oder Zunftordnung zuzulassen, welche die Handelsleute und Spediteurs gegen das Wesen des auf persönlichem Vertrauen beruhenden Handels oft auch an Leute bindet, denen sie kein Vertrauen schenken."

In ähnlicher Weise urteilte Franz Ludwig über das Meßschiffahrtsprivilegium; als ein solches im Jahre 1784 für zwei Würzburger Schiffer in Bezug auf die Fahrt zur Frankfurter Messe erneuert werden sollte, frug der Fürst bei der Hofkammer an, ob durch ein solches Privilegium das Kommerz nicht geschädigt werde, und welchen besonderen Vorteil der Fiskus habe. Die Hofkammer antwortete, daß der Fiskus keinen besonderen Vorteil habe, sondern lediglich die Geleitsjura von den beiden Schiffern für das Wassergeleit erhalte, daß ferner von einem wirklichen Privilegium nicht die Rede sein könne. Der Fürst ließ hierauf diese Privilegien abschaffen.

Nach dergleichen Richtung wie die freie Schiffahrt wirkte die Vertreibung des Handlungshauses Gätschenberger aus Würzburg.

Zu den Bemühungen, welche im eigenen Lande gemacht wurden, um den Mainhandel aufrecht zu halten, gehörten auch die nun zum erstenmale eingeführten direkten Unterstützungen des Handelsbetriebes.

Um den Würzburger Kaufleuten die Konkurrenz mit dem Neckar zu ermöglichen, wurden nämlich Geldspenden aus der Staatskasse[1]), bezw. aus der Schatulle des Fürsten erteilt.

Wir haben schon im vorigen Kapitel erwähnt, welche rege persönliche Teilnahme Adam Friedrich dem Kaufmannsstande widmete, daß ferner der Fürst nicht bloß Teilnahme bezeugte, sondern den Handel persönlich dirigieren wollte, wie er denn ja auch „das oberste Recht hatte, den Handelsstand nach Willkür zu mehren und zu mindern".

Als Franz Ludwig jedoch in den 80er Jahren zu direkten Staatsunterstützungen überging, zeigte sich bald die Gefahr dieses Beeinflussungssystems. Zunächst war es nur ein Günstling, der Kaufmann G. A. Gätschenberger[2]), der von auswärts nach Würzburg kam und den der

1) Vermutlich aus den Zollerträgnissen; wenigstens heißt es in dem Straßenbaukommissionsprotokoll v. J. 1786, der Zollertrag habe sich bei der gegenwärtigen Administration vermindert und ein großer Teil werde verwendet, um „das Commerce auf dem Maine zu erkaufen".

2) Der Sohn des Georg Ad. Gätschenberger, Franz Anton Gätschenberger spielte in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts so ziemlich die bedeutendste Rolle in allen Fragen des fränkischen Handels und der fränkischen Industrie; der Sohn des letzteren, Stefan, der sich nach dem Zusammenbruch des Geschäftes durch die Krisis des Jahres 1848 der Litteratur widmete, schrieb unter anderem das Büchlein: „Der bayerische Staat und die fränkische Industrie, geschildert in den Schicksalen der Handlungshäuser G. A. Gätschenberger u. J. J. v. Hirsch" 1852. Diese Schrift, eine animose Anklageschrift gegen die bayerische Staatsregierung, enthält über G. Ad. Gätschenberger und seinen Handel nur folgende Stelle: „Als Gätschenberger seine Handlung mit nicht unbedeutenden Fonds eröffnete und eine wohlhabende Augsburgerin ehelichte, fing eben Franken zu blühen an. Die Jesuiten, welche das Volk verdummt, ausgesogen und vor Jahrzehnten erst noch Hexen verbrannt hatten, waren glücklich vertrieben, Volksschulen wurden errichtet, der Fürstbischof Adam Friedrich von Seinsheim ließ 1772 den schönen Krahnen bauen, damit die Güter nicht mehr an der Stadt vorüberzugehen brauchten, und der Handelsgeist erwachte in Würzburg. Aber noch fehlten den meisten der Spekulationsgeist und die nötigen Handelskenntnisse. Die Würzburger Kaufleute traten in die hergebrachten Geleise, spannten ihren Geist nicht auf die Spekulationsfolter und ließen ihren Momus schlummern. Frankfurt a/Main und Nürnberg trieben damals den ausgebreitetsten Zwischenhandel. Frankfurt schickte west- und ostindische, französische und holländische Waren in die Würzburgische und oberhalb des Maines liegende Gegend. Nürnberg aber brachte dahin italienische und österreichische und überhaupt Produkte des Osten.

Fürst auserkor, um in ihm der Firma Gsell, Reinhard u. Co. in Heilbronn eine ebenbürtige Konkurrenz zu bieten.

Gätschenberger konnte auf sehr niedrigem Frachttarif beim Import- und Speditionshandel arbeiten, weil er vom Fürsten gegen den Nachweis, so und so viel Zentner Gut geliefert zu haben, ein Frachtbenefiz bekam. Auf diese Weise sollte der Mainhandel noch künstlich in Blüte gehalten werden. Gätschenberger bezog noch im I. Quartal des Jahres 1786 z. B. 25 831 Ztr. feines und 2740 Ztr. ordinäres Gut, bekam aber auch in den Jahren 1782—1786 12 122 fl. Benefizien ausbezahlt. Begreiflicherweise wendet sich die Würzburger Handelsinnung, welcher der zugewanderte Gätschenberger noch gar nicht angehörte, mit allen erdenklichen Mitteln gegen diese Begünstigung eines Ausländers.

Der Versuch Gätschenbergers, Aufnahme in die Würzburger Handelsinnung zu finden, wurde vereitelt. Laut Protokoll der Würzburger Handelsinnung[1]) vom 8. März 1787 produzierte der Handelsmann G. Ad. Gätschenberger einen Lehrbrief, demzufolge er bei Carl Fritz Scaglia zu Sinsheim in der Pfalz 5 Jahre lang gelernt und bei Bilgram in München, sowie bei Allesini und Sohn in Fürth 3 Jahre lang serviert habe. Gätschenberger wird jedoch mit seinem Aufnahmegesuch abgewiesen, weil seine Angaben nicht recht kontrollierbar seien.

Vom Jahre 1782 bis 1788 dauerte die Agitation des Würzburger Handelsstandes, welche auf Aufhebung oder allgemeine Einführung

Gätschenberger entdeckte bald, daß die günstige Lage Würzburgs in Mitte dieser 2 Städte, an einem schiffbaren Flusse und im Mittelpunkt Deutschlands ihm möglich mache, diese Waren direkt von den Seehäfen sich ebenso billig zu verschaffen, als dies Nürnberg und Frankfurt konnten. Durch direkte Beziehungen gewann er für sich die Vorteile, welche die genannten Zwischenplätze zum Nachtheile von Würzburg bisher gezogen, und sein spekulativer Sinn, seine Thätigkeit und kluge Benutzung günstiger Zeitverhältnisse verschafften ihm, da es überdies damals nur wenige Kolonialwarenhändler gab, ein sehr bedeutendes Vermögen, um so mehr, da er sich nicht zu arbeiten schämte, und auch seine Gattin und Töchter selbst, als er schon Besitzer einer halben Million war, thätig im Geschäft mithelfen mußten."

Diese Darstellung dürfte sich, wie unsere Studien ergaben, mit den wirklichen Verhältnissen nicht ganz decken. Es liegt nahe, daß der Verfasser, um den Gegenstand seiner Darstellung besser hervortreten zu lassen, den übrigen Würzburger Handel etwas zurücktreten ließ. Sicher aber ist, daß das Gätschenbergerische Haus eines der bedeutendsten fränkischen Handelshäuser war, daß die Vertreter desselben weit über die Mittelmäßigkeit hervorragten und deshalb auch ihr redlich Teil Neid, Haß und Schadenfreude zu kosten bekamen.

1) Die Protokolle der „Handlungscompagnie zu Pferdt in Würzburg" sind im Besitze der unterfränkischen Handels- und Gewerbekammer.

des Benefizienwesens ging, ohne daß sich der Fürst in seiner „Direktion“ des Kommerzienwesens beirren ließ. Die Betroffenen erklärten [1]), durch das Benefizenunwesen sich geschädigt und gleichsam beschämt zu fühlen, auch gegenüber ihren Geschäftsfreunden, da sie zurückgesetzt seien gegenüber einem anderen. Überhaupt ist die Freiheit des Stiles bemerkenswert, welche die Bürger ihren Fürsten gegenüber gebrauchten; es zeigt sich darin großes Vertrauen auf den Gerechtigkeitssinn und die gute Absicht desselben. Erst im Jahre 1788 gab die Regierung den immer schärfer stilisierten Beschwerden und Petitionen nach.

Als Gätschenberger am 1. April 1788 für sein seit 1. April 1787 bezogenes Güterquantum von 21 858 Ztr. feines und 5799 Ztr. ordinäres Gut die ausbedungenen 2475 fl. 47 kr. „herrschaftlichen Frachtzusatz“ (6 und 3 kr. pro Ztr.) liquidierte, läßt der Fürst endlich eine Untersuchung über den wahren Effekt dieser Frachtvergünstigungen anstellen. Es wurde nun dem Fürsten vorgestellt, daß der Umsatz des bevorzugten Gätschenberger trotz des Privilegiums fortwährend abgenommen, während das Geschäft der nicht priviligierten Würzburger Spediteure und Kaufleute in derselben Zeit beständig zugenommen habe. Der Fürst gab schließlich zu, nachdem ihm dies von den Würzburgern genügend nachgewiesen, daß zur Erhaltung des Güterzuges keine Benefizien notwendig seien, daß diese vielmehr nur in den „Beutel des Begünstigten“ fallen und auf das allgemeine Wohl, das er immer zu fördern hoffte, keinen Einfluß haben.

Die Regierung beschließt deshalb, die Benefizien an Gätschenberger künftig nicht mehr auszuzahlen.

Nachdem es den Würzburger Bürgern auch noch gelungen war, den Eindringling Gätschenberger, der jedenfalls mehr Intelligenz und Unternehmungsgeist besaß, als alle seine Feinde unter den Krämern, zu vertreiben, wandte sich Gätschenberger von Würzburg weg, trat mit der Mainzer Regierung in Verbindung, um mit kurfürstlichmainzischer Unterstützung in Miltenberg ein Geschäft zu errichten, und den ganzen Mainhandel über Miltenberg nach dem Südosten zu leiten. In Würzburg spottete man über dies Unternehmen, meinte, in Miltenberg seien schon selbst gescheidte Leute, welche dies längst durchgeführt hätten, wenn es möglich wäre. Miltenberg werde den Handel behalten, den es bisher schon habe, den Handel in dem Taubergrund nach Hall und

1) Es geschah dies in Audienzen bei Hof und in Vorstellungen. Besonders viel böses Blut machte es bei den Würzburger Krämern, daß der Großhändler Gätschenberger das Pfund Mokka, allerdings nur in Ballen, um 48 kr. abgab, während die Würzburger Kaufleute (auch die Grossisten) es um 1 fl. Rh. verkauften. Den Java-Kaffee verkaufte Gätschenberger um 40 kr. pro ℔., die Würzburger Kaufleute herkömmlich um 48 kr.

ins Hohenlohische, aber niemals werde es Groß- oder Transithandel erhalten. Mainz habe kein Interesse an der Ablenkung des Mainhandels in Miltenberg, da es dann seine Einkünfte an den beiden oberen Zollstätten Lohr und Stadtprozelten verliere.

Die Übersiedlung des Gätschenbergerschen Hauses nach Miltenberg[1]) kam den alten Bestrebungen von Kurmainz, in der Miltenberger Niederlage den Mainhandel zu konzentrieren, sehr entgegen.

Gätschenberger erhielt alle denkbaren Unterstützungen.

Kurmainz, stets ein unsicherer Kontrahent bei der Mainhandelspolitik, begann wieder mehr als je auf die ausschließliche Förderung Miltenbergs bedacht zu sein, zu deren Mitteln natürlich auch eine Bedrückung des übrigen Mainhandels gehörte.[2])

Nur dadurch glaubte Mainz die Konkurrenz mit der Neckarstraße zu gunsten seiner 6 Mainzollstätten (bis Miltenberg) aufrecht erhalten zu können und von den kleinlichen Streitigkeiten der oberen Mainländer, namentlich Würzburgs und Brandenburgs, völlig unabhängig zu werden. Kurmainz begann nun noch zielbewußter als vordem, den Rhein-Donauhandel über Miltenberg auf die Straße Miltenberg—Mergentheim—Blaufelden—Crailsheim zur Donau zu leiten.

Der Handel in Miltenberg blühte rascher empor, beide Straßen, die Straße Heilbronn—Lauingen sowohl wie die Straße Miltenberg—Crailsheim, absorbierten jetzt den größten Teil des Rhein—Donau-Handels; in Würzburg nahm der Transithandel nach Bayern, Schwaben, Österreich, Tirol und Italien noch mehr ab.

In Würzburg herrscht deshalb große Entrüstung. Gätschenberger wurde auf Beschluß der Würzburger Kommerzienkommission seiner Handlung in Würzburg „wegen niederträchtiger Undankbarkeit" für verlustig erklärt. Unterdessen beschloß die Mainzer Regierung, in Miltenberg ein neues Krahnen- und Lagerhaus zu erbauen, trotzdem von Würzburg aus protestiert und auf die Verträge hingewiesen wurde, die nur die bestehenden Mainzer und Würzburger Niederlagen am Maine (Mainz, Höchst, Würzburg, Kitzingen) anerkennen.

Die Firma Gätschenberger verschickte unterdessen unbeirrt von Miltenberg nachfolgendes Zirkular de dat. 1. August 1789 an die holländische, rheinische, österreichische ꝛc. Geschäftswelt:

„Insonders Hochzuehrende Herren!

Ich gebe mir hiermit die Ehre, Ihnen die gebührende Anzeige zu

---

1) Zu Anfang des 19. Jahrhunderts ist Würzburg wieder der Sitz des Hauses.

2) Auch der neue Ansbach-Würzburgische Vertrag, nach welchem unter anderem an Frankfurt dieselben Vergünstigungen zugestanden wurden, wie an Mainz (s. o. S. 252) dürfte Mainz verstimmt haben.

machen, daß ich entschlossen bin, mit Beybehaltung meiner schon bekannten Würzburger Handlung, die ich unter dem Beistande des Höchsten ferner fortsetzen werde, auf dem hiesigen Platze eine Speditions- und Commissions-Factorie zu errichten, und mir meinen Bruder Georg Adam Gätschenberger, welcher dieses Geschäft unter gemeinschaftlicher Verbindlichkeit dirigiren wird, zuzugesellen.

Die Lage des hiesigen Platzes ist von Natur schon so ganz zur Spedition der aus Holland, England und den Niederlanden kommenden, und in die Gegenden Schwabens, Bayern und Tyrol ziehenden Gütern vortrefflichst geeigenschaftet, kommt nun noch dazu, daß dieser Vorzug noch mit anderen guten Einrichtungen, die wegen geschwinder Beförderung der Güter zu Wasser und zu Lande getroffen worden sind, verbunden ist, so dürfen wir uns mit Recht schmeicheln, alle andere Niederlagen am Mayn und Neckar mit Vortheil übersehen zu können.

Erlauben Sie, daß wir uns ihrer schätzbaren Freundschaft beßtens empfehlen, und Sie bitten, sich baldigst durch eine beliebig zu machende Probe von der Wahrheit unseres Vorgebens zu Ihrem Nutzen zu überzeugen.

Unsere beede Unterschriften belieben Sie gütigst anzumerken, und ausser diesen für uns keinen Glauben zu geben.

Wir haben die Ehre, mit unbegränzter Hochachtung zu verharren.

E. E. D. W. D.

E. E. ergebenster Diener

Joh. Simon Gätschenberger.

E. E. gehorsamster Diener

Georg Adam Gätschenberger."

Hatte, wie wir gesehen haben, schon der Mainhandel durch die Ablenkung des Rhein-Donauverkehrs nach Südwesten, nach dem Neckar und nach Miltenberg arg gelitten, so war das Schiffergewerbe des Maines hierdurch geradezu in eine Krisis geraten. Dieses Gewerbe, welches damals unter den Industrieen und Gewerben in Franken wohl eines der bedeutendsten und reichsten gewesen ist, erhielt, damit der Handel die Neckarkonkurrenz überwinde, so niedere Frachten dekretiert, daß der Schiffer selbst nicht mehr dabei bestehen konnte. [1])

---

1) Wir folgen bei dieser Darstellung dem mehrfach citierten Aufsatze eines anonymen Verfassers im 3. Heft d. J. v. u. f. Franken vom Jahre 1790. „Ueber das Transito-Commerz auf dem Maine oder Gedanken über eine Mainschifferrechnung." Der Verfasser erzählt einleitend, wie er am Mainufer gewandelt sei und über den Mangel einer Regulierung des Flusses urch die Zollherrschaften nachgedacht habe. Da fand er ein Blatt Papier, enthaltend eine Rechnung über eine Bergreise vom Jahre 1790 und dann auf den folgenden Blättern

Der Handel konnte neue Wege suchen, hörte übrigens auch auf dem Maine durchaus nicht ganz auf [1]), das Schiffergewerbe aber war an den Main gebunden. Dazu kam, daß die Rangordnung aufgehoben war und die Konkurrenz unter den Schiffern sich mächtig gesteigert hatte.

Der Hauptgrund für die Herabdrückung der Frachttarife und für die Krisis des Mainschiffergewerbes war aber unstreitig das Mainzollwesen. Was in dieser Beziehung der Schiffer ertragen mußte, war staunenswert.

Auf der Neckarroute waren bis Heilbronn nur 6 Zollstätten, auf dem Maine bis Würzburg 21.

Vor dem Jahre 1776 kostete die Fahrt von Mainz nach Würzburg an Zöllen (ohne Berechnung der Zollbegünstigungen):

		fl.	kr.
1)	pro 300 Zentner rhein.	fl.	kr.
	in Mainz pro 100 Ztr.		
	2 Goldgulden oder 2 fl.		
	38 kr. rh.	7	54
	in Höchst 2 fl. 8 kr. rh.	6	24.

---

alle, auch die kleinsten Ausgaben von Mainz bis Kitzingen spezifiziert und am Ende die Einnahme des Frachtlohnes von 2300 Zentner und eine Bilanz.

„Wie", ruft er aus, „die gütigen Regenten Frankens sollten gegen den Nutzen oder Schaden ihres Commerces gleichgültig sein, sollten so viele Familien unbekümmert ins Verderben fahren lassen können; sollten nicht wissen, daß sie noch obendrein ihre eignen Einkünfte durch Verarmung ihrer getreuen Unterthanen hergäben! Nein! ihre Vaterliebe ist zu groß . . . ihre Herzensgüte zu sehr bewiesen. Aber sie wissen nicht alle Bedrückungen der Unterthanen; derselben Lage und Verdienst ist ihnen unbekannt. Neid, Bosheit, Eigennutz, Stolz, Unwissenheit, Eigensinn halten die Wahrheit gar zu oft von ihrem Throne zurück, lassen dieselben oft sogar nicht einmal in die Studirzimmer ihrer getreuen Näthe kommen." Er habe sich entschlossen seine Gedanken der Öffentlichkeit, seinen Mitbürgern und Zeitgenossen zu übergeben. Unter ihnen hofft er Männer zu finden, deren Einsichten mehr Gewicht bei ihren Regenten haben, und deren Patriotismus wirksamer sein kann, als der seinige. „Sie werden sich bemühen, die Nahrungsbedrückungen ihrer Mitbürger zu mindern, und, so viel möglich, ganz zu vernichten; sie werden sich mit anhaltendem Muthe beeifern, den rechtmäßigen Nutzen des Mainstromes ihrem Vaterlande wieder zu verschaffen und demselben diese Wohlthat des Himmels und der Natur wieder vortheilhaft machen. Ich will mich dann freuen, daß auch ich ein Schärflein zum allgemeinen Wohl geben konnte, und diese Freude meinen Lohn sein lassen."

1) „Da der Schiffer das Frachtlohn nicht willkürlich erhöhen kann, so erhält sich zwar der etwas stärkere Durchzug der Güter noch auf dem Maine, allein der Schiffer muß die Zeche bezahlen." („Über das Transitokommerz" ꝛc. a. a. O.)

2) An den 6 Mainzischen Mainzollstädten pro 300 Ztr.

				rhein. fl.	kr.
a) Steinheim	per Ztr.	1	kr. rh.	5	—
b) Aschaffenburg	„	2	„	10	—
c) Klingenberg	„	1	„	5	—
d) Miltenberg	„	$2^1/_2$	„	12	50
e) Stadtprozelten	„	1	„	5	—
f) Lohr	„	2	„	10	—
				61	48

3) An den 8 Würzburger Mainzollstätten pro 500 Ztr.:

				fl.	kr.
a) in Freudenberg	pro Ztr.	3	Pf.	11	10
b) „ Homburg	„	3	„	11	10
c) „ Rothenfels	„	3	„	11	10
d) „ Gemünden	„	3	„	11	10
e) „ Zwing	„	3	„	11	10
f) „ Karlburg	„	1	kr. fr.	10	25
g) „ Karlstadt	„	3	„	11	10
h) „ Würzburg	„	3	„	11	10
				150	23

Im Jahre 1785 wurde erhoben von jedem Ztr. Gut auf der Strecke Mainz-Würzburg:

1) an den Mainzischen Zollstätten	$9^1/_4$	kr.	pro Ztr.
2) „ „ Würzburger „	4	„	„
3) von der Reichsstadt Frankfurt	$2^3/_4$	„	„
4) von Hanau	$1^1/_4$	„	„
5) von Wertheim	$1^1/_4$	„	„
6) vom Kloster Neustadt	$^1/_2$	„	„
7) vom Grafen Ingelheim in Langenprozelten	$^1/_2$	„	„
ca.	20	kr.	pro Ztr.

Seit 1784 oder 85 sind die Zollabgaben in Frankfurt und Hanau noch etwas höher geworden.

Wie diese fortgesetzte Bedrückung die Krisis des Mainschiffergewerbes herbeiführte, welchen Geldumsatz schon der Transitverkehr zu gunsten des vom Verkehr berührten Landes damals mit sich brachte, wie vergeblich die Bemühungen der oberen Mainstände waren, solange sie sich nicht in Harmonie mit den Untermainständen befanden, ergibt sich aus einer uns im Journal von und für Franken erhaltenen, in mancher Beziehung interessanten Schifferrechnung aus dem Jahre 1790. Wir entnehmen derselben und den von dem anonymen

Autor daran geknüpften „staatswirtschaftlichen“ und „sozialpolitischen“ Betrachtungen Folgendes:[1])

---

1) „Auslagen Rechnung über eine Sendung zu 2300 Centner von Mainz nach Würzburg, Marktbreit, Marksteft und Kitzingen, erwartet in Mainz vom 6. d. Monats bis den 6. d. a. Monats und ausgeladen den 20. in Würzburg ꝛc. und den 28. d. a. Monats in Kitzingen.

Für Kost und Lohn	fl.	kr.	Verzollt	fl.	kr.	Accidenzien der	fl.	kr.
eines Knechts auf 10			in Mainz . . .	70	56	Zöllner	17	6
Wochen, dann Waag,			Höchst . . .	64	—	. . . . .	11	42
u. Krahnengeld u. Do-			Steinheim . .	22	20	. . . . .	—	—
ceurs an die Spedi-			Seligenstadt .	13	28	. . . . .	—	—
teurs-Bedienten in			Aschaffenburg .	28	41	. . . . .	—	—
Mainz	200	02	Wörth . . .	15	02	. . . . .	—	—
			Miltenberg .	38	10	. . . . .	—	—
Für Kost und Lohn			Stadt-Prozelten	14	50	. . . . .	—	—
an sechs Knechte,			Lohr	28	49	. . . . .	—	—
Wein, Bier, Haber,			in Kurmainz					
Heu und Lohn an 2			fl. 296 kr. 16			fl. 28 kr. 48		
Reiter mit 7 Pferden								
und für Mietgeschirre			Verzollt					
wegen kleinen Wassers			in Frankfurt . .	74	22	Accidenzien.	15	—
bis Würzburg	1018	—	Hanau . . .	57	36	. . . . .	8	46
			Wertheim . .	41	18	. . . . .	11	18
			Kl. Neustadt .	16	17	. . . . .	1	12
			L. Prozelten .	21	39	. . . . .	1	12
			fl. 211 kr. 14			fl. 37 kr. 28		
			Verzollt					
			in Freudenberg .	26	51	Accidenzien	6	18
			Homburg . .	17	18	. . . . .	2	—
			Rothenfels . .	17	09	. . . . .	1	38
			Gemünden . .	16	23	. . . . .	2	—
			Zwing . . .	16	21	. . . . .	2	—
			Carlburg . .	14	56	. . . . .	2	—
			Carlstadt . .	16	31	. . . . .	2	—
			Würzburg . .	16	30	. . . . .	4	18
			fl. 141 kr. 24			fl. 22 kr. 14		
	1218	02		649	19	Accidenzien fl. kr.	88	30
Für dergleichen bis			Verzollt			„ 4 —		
Kitzingen	65	—	in Ochsenfurt . .	8	24	„ — 36	4	36
			Marktbreit . .	8	—			
			Kitzingen . .	1	—			
Alle Ausgaben für			fl. 17 kr. 24					
Kost und Lohn	1283	02	alle Zölle . . .	666	43	Accidenzien .	93	06

In Summa bis Würzburg fl. 1955 kr. 51, bis Kitzingen fl. 2042 kr. 5!“

Die hier gemachten Angaben werden bestätigt durch anderweitige in den

Die ganze Schiffsladung betrug 2300 Zentner; nach unserer Rechnung kostete dem Schiffer jeder Zentner $5^1/_4$ kr. in Mainz für Kost und Lohn des bei der Schifferei seit $^1/_4$ Jahr beschäftigten Knechtes, dann für Einladungskosten, Wage und Krahnen, Schiffsvisitationsgelder und Douceurs an die „Speditions-Bedienten"; dazu kamen:

$8^1/_2$ kr. an Zoll für 9 Mainz. Zölle, wovon der Seligenstädter aber nur zur Weichselzeit im Juni und Juli gegeben wurde, und für Accidenzien zu den 2 Zöllen Mainz und Höchst, ferner:

$10^1/_4$ kr. für Reisezehrung in den kurmainzischen Ortschaften.

Im ganzen kamen also von den Ausgaben 24 kr. pro Ztr. oder 920 fl. für die ganze Ladung auf das mainzische Territorium.

In Frankfurt, Hanau, Wertheim, Kloster Neustadt und Langen-Prozelten kamen auf den Zentner:

$6^1/_2$ kr. für Zölle und Accidenzien und

6 kr. für die Zehrung 2c. in diesen Orten.

$2^1/_2$ kr. für die hanauischen Reiter.

Rechnet man diesen Pferdelohn noch hierzu, so wurden also 15 kr. per Zentner oder fl. 575 in diese 5 auswärtigen Territorien „durch eines fränkischen Schiffers Sorge und Arbeit gebracht".

In Freudenberg und an den übrigen würzburgischen Zollstätten mit Würzburg zahlte der Zentner $3^3/_4$ kr. („weil man auf selben die fatale Lage des Schiffers erkannte und menschlicher dachte, überhaupt aber gegen den Schiffer billig handelte").

Hierzu kamen $7^3/_4$ kr. per Zentner für Knechtlohn, Accidenzien und andere im Lande ausgegebene Kosten, so daß also diese Reise eines Schiffers im Hochstift Würzburg $11^1/_2$ kr. per Zentner oder fl. 423 kr. 35 bis zur Stadt Würzburg in Umlauf brachte. Im ganzen mußte der Schiffer

$50^1/_2$ kr. für jeden Zentner seiner Ladung bis zur Ablieferung ins Lagerhaus zu Würzburg bar auslegen.

Von Würzburg bis nach Kitzingen, wohin der Schiffer aber nur mehr wenige Güter brachte, hatte er

$^3/_4$ kr. auf jeden Zentner für Zoll in Ochsenfurt, Marktbreit und Kitzingen und dann 3 kr. auf den Zentner für Knechte und Pferde auszulegen,

$3^3/_4$ kr. per Zentner also mehr von Würzburg bis Kitzingen und überhaupt für den Zentner:

$54^1/_4$ kr. bis dahin von Mainz aus.

In allem hatte nun das Hochstift Würzburg von dieser Schiffer-

Akten der 80er Jahre von uns aufgefundene Frachtberechnungen. So zahlte z. B. für eine Fracht von 1500 Ztr. ein Schiffer laut vorhandener Rechnung an Zöllen und allen anderen Gebühren 419 fl. 10 kr. von Mainz bis Würzburg, ein Schiffer aus Steft für 1831 Ztr. diverse Güter an den 8 Würzburger Zollstätten 161 fl. 52 kr., ein Kitzinger Schiffer für 1947 Ztr. 134 fl. 33 kr. 2c.

reise per Zentner $12^1/_2$ kr. oder fl. 461 kr. 55 innebehalten; folglich von seinen eigenen Einwohnern und Bürgern um fl. 458 kr. 5 weniger als Kurmainz, und um fl. 113 kr. 5 weniger als die Reichsstadt Frankfurt und die vier anderen Herrschaften erhalten, obgleich Würzburg 8 Zollstätten und ein bedeutend größeres Terrain für den Durchzug und Aufenthalt der Schiffer hatte.

Untersuchen wir nun, wie die Mainschiffer bei diesen enormen Auslagen bestehen konnten.

Die Fracht nach Würzburg betrug für den Zentner Eisen, Farbholz, Blei, Schmirgelsteine ꝛc. 45 kr., im Durchschnitt der Güter $46^1/_2$ bis 47 kr. per Zentner. Davon gingen noch ab 2 kr. Provision für den Spediteur, so daß die reine Fracht nur 45 kr. bis Würzburg betrug. Nach unserer Rechnung brauchte der Schiffer $50^1/_2$ kr. für jeden Zentner bis dahin, verlor also auf jeden $5^1/_2$ kr. Hätte er also 2300 Ztr. in Würzburg ausgeladen, so würde er 210 fl. 50 kr. verloren haben. Nun aber lud er hier nur die Hälfte seiner Ladung aus. Mit der übrigen fuhr er nach Marktbreit, Marktsteft und Kitzingen, wo er für den Zentner Feingut 58 kr., für Mittelgut 53 kr. und für Ordinärgut 50 kr. bezahlt erhielt. Der Zentner kostete also dem Empfänger im Durchschnitt und nach Abzug der 2 kr. Provision $51^1/_3$ kr. Nach unserer Rechnung mußte der Schiffer für denselben bis Kitzingen $54^1/_4$ kr. Auslagen zahlen; er hätte also, wenn er alle 2300 Ztr. nach Kitzingen geführt hätte, immer noch ungefähr 115 fl. verloren.

Wie konnte nun dabei der fränkische Schiffer bestehen? Seine Schifferei kostete ihn in minimo 1500 fl. Zu einer Bergreise mußte er 2000 fl. Kapital haben. Woher nahm er die Zinsen dafür? Womit ernährte er sich und seine Familie? Man wird sagen, daß nicht alle seine Fahrten so mißgünstig waren, daß er das Jahr hindurch zweimal und öfter fahren konnte.

Das war möglich, aber es war nicht gewiß, daß er zwei Bergfahrten machen konnte, nicht gewiß, ob er günstiges Wasser dazu und eine dem Wasser angemessene Last jedesmal erhielt. Der Mainstrom war ohnehin immer unstät, bald zu hoch und bald zu seicht, um ohne Schaden befahren zu werden. Sah dieses der Schiffer auch voraus, so konnte er sich doch nicht der Fahrt zu widersetzen. Die Güter mußten weiter befördert werden, und er konnte sich nur Hoffnung machen auf einen Ausgleich durch eine vorteilhaftere Ladung bei größerem Wasser. Wie diese nun immer ausfiel, so durfte man nach der Natur des Stromes nicht jederzeit eine gute volle Ladung gegen eine geringe, Verlust bringende, rechnen. Der Gewinn entstand teils durch die öfters geringeren Auslagen für Pferde, Knechte, Geschirre, Lohn und Kost, teils durch eine größere Last bei einer anhaltenden günstigen Wasserhöhe von etwa

28 Zoll; der höchst mögliche Gewinn war 10 kr. auf 1 Ztr. infolge dieser geringeren Auslagen, so daß dieselben bis Würzburg nur auf 16½ kr. und bis Kitzingen nur auf 19½ kr. kamen. Wenn nun jeder Schiffer eine derartige glückliche und anderseits eine so mißliche Fahrt jährlich machte, wie sie unsere Schiffahrtsrechnung zeigte, und alle seine Güter in Würzburg allein auslud und wenn die glückliche Fahrt jedesmal eine Last von 3000 Ztr. hatte, so gewann er bei dieser Fahrt höchstens 250 fl., denn an Douceurs, Krahnengeld, Zoll und Accidenzien konnte er, wie die Verhältnisse lagen, nichts oder wenig ersparen. Nun hatte er aber 210 fl. bei seiner ersten Reise im kleinen Wasser verloren und also von den zwei Reisen nur 40 fl. erübrigt. Hierzu setze man noch für 2 Thalfahrten, die beide als mittelmäßig gelten sollen, wenn schon die meisten gering waren, noch einen Gewinn von 60 fl., so hatte der Schiffer 100 fl. jährlich Gewerbeverdienst bei vier Würzburger Fahrten zusammengebracht. Hätte der Schiffer aber beide Ladungen nach Kitzingen geführt, dafür auch etwas mehr als 4½ kr. per Zentner an den Würzburgischen Zöllen gegeben und für alle seine Auslagen per Zentner 44⅓ kr. bezahlt, so würde er von 3000 Ztr. Last

350 fl. erworben haben.
115 fl. wären ihm für die mißliche Fahrt davon abzuziehen und würden ihm
235 fl. geblieben sein, dazu
80 fl. Gewinn an 2 Thalreisen, da die Fracht von Kitzingen besser war als von Würzburg bis Mainz oder Frankfurt. So hatte er also
315 fl. jährlichen Gewerbsverdienst bei 4 Kitzinger Fahrten.

Der in Würzburg wohnende Schiffer mochte das Jahr hindurch etwa zwei Reisen machen, und er mochte auch in allem jährlich 200 fl. verdienen. Der Marktstefter Schiffer konnte, da er weniger Kosten für die Stefter Güter hatte, auch jährlich 60 fl. mehr gewinnen. Ja, nehmen wir an, daß jeder Schiffer jährlich 350 fl. verdiente, konnte dabei der Schiffer bestehen, der das Kapital für seine Schifferei und Reisen, eventuell fremdes Kapital verzinsen mußte und eine Familie von 3 oder 4 Köpfen zu Hause zu ernähren hatte? Fassen wir aber einen vermögenden Mann ins Auge, der seine Schifferei, ein eigenes Haus und die nötigen 2000 fl. Reisegelder selbst besaß und der, weil schuldenfrei, nicht so nötig hatte, die Verzinsung abzurechnen, sondern nur auf Verdienst kalkulierte! Seine Frau und drei Kinder brauchten[1]) für Kleidung, Kost, Holz und Licht jedes jährlich 60 fl. und so ergeben sich schon 240 fl.
für Kleidung und ¼ Jahr Kost brauchte der Schiffer zu Hause 40 fl.
für herrschaftliche Abgaben von Gewerbe und Haus jährlich 25 fl.

1) Bei den damaligen Wertverhältnissen!

für Unterhaltung der häuslichen Baulichkeiten	15 fl.
für gewöhnliche Reparaturen der Schiffergerätschaften, als Anker, Bretter, Seilwerk 2c.	20 fl.
für Schiffsreparaturen, die nach 10—12 Jahren oft 6—800 fl. erforderten, jährlich	40 fl.
wenigstens also jedes Jahr	380 fl.

Unter den Frachtgüter führenden Würzburger, Marktstefter und Kitzinger Großschiffern dürften etwa 10 gewesen sein, die 1000 fl. fremdes verzinsliches Kapital, oder 1—2 Kinder mehr, oder ein kränkelndes Kind hatten. Bei diesen muß man jedem jährlich 100 fl. zusetzen, und noch mehr als 100 fl. bei demjenigen, welcher 6 bis 8 Kinder hatte, 2—3 Jahre hintereinander nur geringe und Mittelreisen machte, durch Anfahren oder langes Schleifen der Geschirre bei kleinem Wasser auf den Sandbänken teuere Reparaturen zu machen gezwungen war.

Die vorstehenden von einem recht verlässig und sachverständig erscheinenden Autor stammenden Angaben dürften genügen, um zu beweisen, daß das Mainschiffergewerbe, nachdem es Jahrzehnte lang im schönsten Aufschwunge begriffen war, zu Ende des 18. Jahrhunderts vor einer Krisis stand.

Bei dieser kritischen Lage der Mainschiffahrt und des Mainhandels waren das Hochstift Würzburg und Brandenburg-Ansbach (zusammen mit den Städten Würzburg, Kitzingen und Steft) und Breit nebst der Reichsstadt Nürnberg die geschädigten Teile.

Würzburg und Ansbach brachten die größten Zollopfer [1]), die Schädigung ihres Schiffergewerbes wurde auf 30000 fl. jährlich (seit 15 Jahren) geschätzt, aber die Untermainstände — Kurmainz mit inbegriffen — ließen mit der Bedrückung des Mainhandels nicht nach. Nur wenn Kurmainz, Frankfurt, Wertheim, Hanau und Seligenstadt, welche im Vergleich zu Würzburg und Ansbach unverhältnismäßig viel Zoll erhoben, mit ihren Zöllen heruntergegangen wären, so daß der Schiffer etwa mit 16 kr. Zoll per Zentner bis Würzburg hätte kommen können, hätte das Schiffergewerbe und mit ihm der Mainhandel selbst sich in dem früheren Maße weiter entwickeln können, so mußte Stagnation eintreten. Alle anderen Mittel, welche vorgeschlagen oder auch versucht wurden, konnten nicht zum Ziele führen. Der Frachttarif war damals gerade so ausschlaggebend, wie heute.

Wie das so häufig in Zeiten des Niederganges geschieht, verlangte

1) Im Journal von und für Franken a. a. O. werden dieselben auf 80000 fl. geschätzt und wird bemerkt, daß Würzburg an Wasser- und Landzöllen, Ansbach an Landzöllen seit einer Reihe von Jahren die größten Zollopfer zur Emporbringung des Mainhandels bringen.

man Konkurrenzbeschränkung und zwar für das Schiffergewerbe eine neue Rangordnung. Man machte geltend, daß die Schiffahrtspolitik in ein falsches Fahrwasser geraten sei, dadurch, daß „bogenlange Beweise gemacht wurden, daß das Kommerz durch jeden Zwang gehindert werde". Die seit den 1740er Jahren errichtete Rangordnung habe sich jahrzehntelang erprobt, und es sei im Jahre 1784 eine Übervorteilung seitens Kurmainz gewesen, daß man die Rangordnung gelockert und dann allmählich ganz preisgegeben habe.

Seit dieser Zeit seien zu den Zollerhöhungen auch noch die Ladungsdouceurs an die Speditionsbedienten in der Höhe von 3 kr. per Zentner gekommen, durch welche die Spesen des Schiffers im kurmainzischen Gebiete auf 22—25 kr. per Zentner stiegen. Die Kapperfahrten müßten auch im Interesse des Mainhandels wieder verboten werden.

Dadurch, daß die Ladungen von 2—3000 Ztr. nicht einem Schiffe zugewendet würden, sondern mehreren, leide die Beförderung außerordentlich; gerade darum, und um eine gleiche Behandlung der Schiffer zu bewirken, hätten auch die Amsterdamer deutschen Kommissionäre eine Rangfahrt nach Köln errichtet und diese Gründe durch die Zeitungen öffentlich bekannt gemacht.[1])

Das Projekt einer neuen Rangordnung kam nicht zur Durchführung und der Niedergang der Mainschiffahrt wäre auch kaum dadurch aufgehalten worden.

Zudem waren die 1790er Jahre mit anderen Regierungssorgen reichlich angefüllt.

Dagegen scheint von Kitzingen aus eine Rangfahrt ununterbrochen bis ins 19. Jahrhundert bestanden zu haben; die letzte Nachricht

---

1) „Die neue Rangordnung bei der Bergfahrt soll aber anders als früher eingeteilt werden. Jede Wasserzollherrschaft, wenn dieselbe ein unmittelbarer Reichsstand ist, soll einen Rangschiffer für jede Mainzollstatt stellen dürfen, nämlich Ingelheim, Wertheim, Hanau, Frankfurt, Breit, Onolzbach wegen der Landzölle, wodurch das Mainkommerz erleichtert und gedrückt werden kann, und wegen der Niederlage in Marktsteft 3 Rangschiffer und Würzburg für die Niederlagen in Würzburg und Kitzingen und ebenfalls wegen der Landzölle nach Nürnberg und Schwaben zu den früher bewilligten 9 noch 6 Rangschiffer bewilligt bekommen. Seligenstadt, Kloster Neustadt und Ochsenfurt als nicht reichsunmittelbar sollen keine Rangschiffer erhalten. Mainz soll nur 2 bekommen, da es ja ohnedies die Bergfahrt Mainz—Frankfurt beherrscht mit seinem Marktschiff und für die Fahrt von Mainz nach Miltenberg ja doch auf alle Fälle Exzeption bekommt.

Die Thalfahrt soll jede Herrschaft nach ihrem Gutbefinden ordnen und die Schiffer der einzelnen Stände nach ihrem Belieben begünstigen.

Auch die freie Einladung in Frankfurt soll künftig durchgeführt werden und den Mainzischen Interessen nicht mehr wie bisher ausschließlich gedient werden."

hierüber aus dem 18. Jahrhundert finden wir im Jahre 1797 in der Nürnberger Handelszeitung.[1])

Die Krisis der Mainschiffahrt und die Neckarkonkurrenz hatten jedoch nicht zur Folge, daß der fränkische Handel und fränkische Handelspolitik überhaupt in Stagnation gerieten.

Im Gegenteil, die Handelsbeziehungen werden immer größer und weiter; Würzburg, seinen Beruf für den Handel erkennend[2]), wird immer kühner in seinen Bestrebungen und sucht sogar Frankfurt und Nürnberg zu überflügeln.

Erst ganz gegen Ende des Jahrhunderts erfolgt im Zusammenhang mit den allgemeinen Zeitverhältnissen auch eine allgemeine Stagnation für den Handel und die Handelspolitik am Rheine und Maine.

Nach dem teilweisen Verluste des Mainhandels suchte die Politik der Förderung des Kommerzienwesens in Würzburg, zu Ende der Regierung Franz Ludwigs, neue Ziele und Verbindungen, die, wie wir sahen, zum Teil durch den neuen Handelsvertrag mit Brandenburg schon bedingt waren.

Um die Niederlage in dem Wettstreit mit dem Neckar zu vertuschen, ist man sich jetzt auf einmal „völlig klar" darüber, daß der Rheinhandel sich ohnedies überlebt habe. Die Verhältnisse am Rheine seien genau so mißlich für den Handel, wie am Maine; auch dort seien die vielen Stände und Herrschaften, die vielen Gerechtsamen und Zölle. Vom Rheine her sei deshalb ohnedies nichts für die große Zukunft des Handels zu erwarten, so lange nicht die Territorien des Rheinlandes sich mit den südwestlichen des Neckar- und Mainlandes zu einer gemeinsamen Handelspolitik verbinden, und daran sei nicht zu denken.

Schon seit mehreren Jahrzehnten vollzog sich die Entwickelung des Weser- und Elbhandels auf Kosten des Rheinhandels. Bereits in der Vorstellung, welche an den Kurfürsten von Mainz im Jahre 1750[3]) bezüglich eines Handelsvertrages mit Holland gerichtet wurde, finden sich folgende bemerkenswerte Sätze: „Ew. Churfürstl. Gnaden möchten

1) Kaiserlich privilegierte allgemeine Handelszeitung, Nürnberg 1797. Dort ist zu lesen in einer Korrespondenz aus Kitzingen:

„Mit einstimmiger und freiwilliger Einwilligung des gesammten hiesigen Schifferstandes ist zur Beibehaltung und Erweiterung des Speditionshandels, die Wasserfracht von hier bis Frankfurt zur Zeit auf 1 fl. oder 60 kr. rh. vom ordinären Gut heruntergesetzt worden.

Nach der Messe gehet die gewöhnliche Rangfahrt wiederum ungehindert fort; jederzeit von 14 zu 14 Tagen, von dem letzten Dienstag als den 11. April an gerechnet."

2) Siehe das Motto dieses Kapitels, ein Wort Franz Ludwigs von Erthal.

3) S. Kap. III. S. 148.

gnädigst geruhen, die freie Passage, oder den Transito derer Güter, zum Besten Ihro getreuen Unterthanen denen Generalstaaten anzutragen, welche bekanntermaßen bey allen Waaren nach ihrem Privat-Interesse regulirte Auflagen, theils nach dem Prozent, theils nach Beschaffenheit der Waaren auch jedes Stück determiniret, welche die Frankfurther und andere teutsche Handelsleute nöthigen, die mehrsten aus der Mittelländischen, Nord- und Ost-See kommende Waaren über Bremen und Hamburg transportiren zu lassen, wobei man außerordentliche Unkosten tragen und soviel Frankfurth betrifft, die Waaren weiter nicht zu Wasser, als nach Minden an der Weser bringen kann, und von da wenigstens 18 bis 20 Meilen zu Lande führen lassen muß, dennoch aber einen merklichen Vortheil gegen diejenigen zum Voraus hat, welche dergleichen über Holland wollten transportiren lassen, woselbst Sie genöthigt sind, die schweren Accisen Ein- und ausgehend zu bezahlen, und wegen derer unbeständigen Rhein-Zölle, die meistens von der Caprice derer Zoll-Bediente abhangen, keine gewisse Calculation ziehen können, bis die Güter an Ort und Stelle gebracht worden."

Wenn auch der Rheinverkehr in einzelnen Städten (in der Stadt Mainz z. B.) infolge der regeren Fürsorge der Regierung zunahm, so lag das daran, daß eine so eminent wichtige Verkehrsader wie der Rheinstrom nicht so leicht tot zu machen war. Allein an dem großen Aufschwung, den die deutsche Territorialwirtschaft [1]) damals vielfach nahm, hatte der Rhein keinen verhältnismäßigen Anteil. Die fortgesetzte Bedrückung des Rheinhandes durch Holland, Preußen und die zahlreicheren kleineren Staaten bewirkten, daß im Norden eine Verschiebung des Verkehrs nach Osten erfolgte, wie im Süden infolge der den rheinischen so ähnlichen Verhältnisse am Maine der Wasserverkehr sich nach Südwesten verzog. Die Bedeutung der Landstraßen stieg, und so kam es, daß für das Hochstift Würzburg in den 1790er Jahren an Stelle des Maines die Straße Würzburg—Meiningen zur Hauptverkehrsstraße wurde, deren Verkehr dann von Würzburg aus nach Süden und Südwesten zu leiten war. Der Verkehr nach dem südöstlichen Deutschland dagegen ging zum größeren Teile von der Weser und Elbe her aus Sachsen direkt über Hof, Bamberg, Nürnberg und Regensburg.

Die neuen Untersuchungen, welche von Franz Ludwig angeordnet wurden, wie weiterhin dem fränkischen Handel aufzuhelfen sei, liefern

---

1) Im Gegensatze zu der vielfach überschätzten „Blütezeit" des Mittelalters sind es jetzt nicht mehr bloß einige wenige Städte, insbes. Reichsstädte mit einer Anzahl reicher Patrizierfamilien, sondern ganze Länder und Landstriche, welche wirtschaftlich rasch in die Höhe kommen.

uns (unter Anlehnung an den Wortlaut der Akten) folgendes Situationsbild des damaligen norddeutschen Binnenhandels:

Im Laufe des 18. Jahrhunderts ist unleugbar die Elbe die Haupthandelsstraße nach dem Innern und Süden Deutschlands und Mittel-Europas geworden. Der Rhein wurde mehr und mehr verlassen, und die süddeutschen Güter gingen von Hamburg nach Magdeburg rc. und von da nach Süddeutschland, nach Regensburg, München, Innsbruck und Botzen. Ein Zweig dieser Linie ging bisher schon durch Franken, aber nicht über Würzburg, sondern über Schweinfurt nach Nürnberg und Süddeutschland. Allein auch in dieser Beziehung vollzog sich bereits eine abermalige Veränderung; der Welthandel ging nicht mehr so ausschließlich die Elbe herauf, sondern teils auf Kosten des Elbhandels, noch mehr aber auf Kosten des Rheinhandels zur Weser und auf dieser Straße ins Innere Deutschlands; viele Güter, die früher von Hamburg nach Magdeburg geleitet worden waren, gingen jetzt von Hamburg zu Lande nach Verden an die Weser und von hier hinauf bis Minden, von da über Kassel und Meiningen nach Süddeutschland.

Auch der immer mehr aufblühende Bremer Handelsstand sandte beträchtliche Gütermengen die Weser hinauf nach Süddeutschland; früher waren die nordischen Produkte ausschließlich von Kopenhagen, Lübeck, Lauenburg über Magdeburg nach München, Augsburg, Tirol, Wien und Italien gegangen, jetzt aber gehen ebenso viele von Kopenhagen über Bremen und auf der Weser nach dem Süden. Auch die englischen Fabrikate[1]) suchten bereits eben so gerne die Weser auf wie die Elbe.

Elbe und Weser sind nunmehr die beiden Straßen, an welche die rührige Würzburger Handelspolitik Anschluß sucht. Der Plan geht dahin, einen Teil des Elbhandels sowohl wie des Weserhandels über Meiningen—Mellrichstadt—Würzburg nach dem Süden und Südwesten Deutschlands zu leiten. Dank dem Reformeifer Adam Friedrichs sind die Landstraßen in Franken zum großen Teil nunmehr in gutem Zustande, repariert und zum Teil chaussiert, und damit ist die erste Vorbedingung für die Möglichkeit einer solchen Handelspolitik geschaffen. Speziell die Straße Würzburg—Mellrichstadt ist mit großen Kosten wiederhergestellt[2]), oder richtiger gesagt, mit Hinblick auf die früheren Zustände neu gebaut worden.

In diese Straße wird, so hofft man in Würzburg, bei entsprechender Reklame und durch Zollerlässe der nordische Handel über Kassel—

1) Die Schiffahrt der Engländer verhielt sich zu Ende des 18. Jahrhunderts zu derjenigen der vereinigten Niederlande wie 9 zu 4 (Wissel a. a. O.).

2) Bereits 1779 ist die Straße Würzburg-Werneck vollständig chaussiert. Späterhin lange Verhandlungen und Prozeß mit Schweinfurt wegen Umgehung dieser Stadt bei diesem Chausseebau (s. Schultes a. a. O.).

Meiningen, Eisenach—Meiningen und Mühlhausen—Meiningen bei Mellrichstadt einmünden. Die Straße von Mühlhausen soll namentlich auch sächsische Fabrikate bringen, die früher von Mühlhausen und Sonneberg nach Nürnberg und Süddeutschland gingen.

Soweit war dieser Plan in Würzburg schon seit Jahren diskutiert und stand mit der Erbauung der Landstraße nach Mellrichstadt in engster Verbindung.

Man suchte nun aber auch vertragsmäßige Beziehungen zu den nordischen Territorien.

Ein Akt des Würzburger Kreisarchives betrifft die „Beförderung des Güterzuges durch hannoverische und würzburgische Lande, Gesuch des Handelsmanns Gätschenbergers hierwegen, Korrespondenzen mit der Regierung in Hannover 1785".

Joh. Simon Gätschenberger stellte in einem ausführlichen Promemoria dem Fürsten folgendes vor:

Bis jetzt beziehen die Kaufleute in Franken, Schwaben, Bayern, Tirol, Italien, Österreich ꝛc. ihre aus England, Frankreich, Spanien, Rußland ꝛc. kommenden beträchtlichen Warenpartieen auf der Route über Hamburg und Magdeburg. Es wird jedoch ein großer Umweg vermieden, wenn diese Güter von Bremen und Hamburg nach Verden auf die Weser bis Münden und dann zu Lande nach Würzburg und von da wieder teils zu Wasser, teils zu Lande nach den obigen Provinzen gebracht werden. Der Grund, warum diese Route bis jetzt noch nicht allgemein ausgeführt worden ist, ist der, weil die Schiffe auf der Weser bis Münden zum Teil nur von Menschen gezogen werden müssen und von den adeligen Insassen der Grafschaften Hoya und Diepholz nicht zugelassen wird, daß Pferde angespannt werden. Die kurfürstliche hannoversche Regierung soll nun angegangen werden, den Pferdezug durchzusetzen, um so mehr, als gerade dieses Land von dem Weserhandel den größten, von dem Elbhandel dagegen gar keinen Vorteil hat. Ferner ist es notwendig, daß die Straße von Hamburg bis Verden in guten Stand gesetzt und hier die Errichtung einer Faktorei konzessioniert wird.

Der Fürst übergab die Sache der Hofkammer zur Begutachtung. Diese erklärte, es sei schon früher eine Vorstellung von bayerischen Kaufleuten in dieser Sache vorgelegen, nämlich wegen der Beförderung des niedersächsischen Handels durch Hessen und Franken nach Bayern, allein unterdessen seien schon oft Bremer und Hamburger Handelsgüter, die früher nie zur Würzburger Niederlage kamen, von selbst dahin gekommen, wozu wohl die im Würzburgischen erbaute Chaussee das meiste beigetragen habe. Alle Kaufleute seien der Ansicht, daß der Güterzug über die Weser viel billigere Fracht gebe, als der über

Magdeburg. Es mangle nur die Geschwindigkeit; auch Faktoreien fehlten noch zu Harburg und Verden; auch der Weg sei hier noch schlecht.

Es wurden hierauf die Verhandlungen mit den nordischen Ständen aufgenommen.

In einem Schreiben an die hannoversche Regierung wird ausgeführt, Geschwindigkeit und Wohlfeilheit allein könnten den Handel erhalten und fördern.

Es folgte hierauf unter anderem nachfolgendes „Schreiben der königlichen großbritannischen zur kurfürstlich-braunschweigisch-lüneburgischen Regierung verordneten Geheimen Räte in Hannover":

„Sobald der Regierung im vorigen Jahre die wesentliche Veränderung des südwestlichen Güterzuges bekannt wurde, und als dieselbe bemerkte, daß viele Güter von selbst von der Elbe auf die Weser übergehen, hat die Regierung aus eigenem Antriebe bereits sich eifrig bemüht, alle Hindernisse hinwegzuräumen, und kann nun auf die ergangenen Anregungen erwidern, daß es in der an der schiffbaren Aller gelegenen ziemlich großen, nicht unbemittelten Stadt Verden keineswegs auch an Faktoreien fehlt, umsoweniger, als ein großer Teil der von Hamburg nach Frankfurt und der Schweiz bestimmten Güter seit langen Jahren eben diesen Weg nimmt, so daß die Güterspedition in Verden längst kein fremder Betrieb mehr ist. Es kann wohl sein, daß jetzt bei der außerordentlichen Vermehrung des Güterzuges die Faktoreien nicht mehr ausreichen. Die Wege sollen noch verbessert werden, den Pferdezug in Hoya einzuführen sind wir seit Jahren bemüht und werden auch ferner uns alle Mühe geben, soweit es eben die Landesverfassung zuläßt, einen Druck auszuüben. Die Langsamkeit des Güterzuges hat übrigens auch oft darin ihren Grund, daß infolge der im Niedersächsischen oft anhaltenden Dürre die Weser den ganzen Sommer oft so wenig Wasser hat, daß größere Schiffe nicht einmal leer bergwärts fahren können."

Die hannoverische Regierung zeigte auch fernerhin den guten Willen, „gemeinschaftlich mit Würzburg alles nur Erdenkliche zur Förderung des Kommerzes zu thun", allein das Haupthindernis blieben ein paar widerspenstige Adelige, welche nun einmal den Pferdezug in ihrem Gebiet nicht zuließen und dadurch die ganze große deutsche Handelslinie des Weserstromes ganz wesentlich schädigen durften!

Weitere Verhandlungen mit „nordischen" Ständen waren ferner die mit Karl August Herzog von Weimar, doch wurde hier das persönliche Einvernehmen durch zahlreiche Streitigkeiten, in welchen die weimarischen Kaufleute mit den würzburgischen wegen des Handels in den nördlichen Teilen des Hochstifts sich befanden, sehr getrübt; obwohl Karl August mit persönlichem Schreiben die Streitigkeiten beizulegen

suchte, trat die Regierung in Würzburg recht schroff auf und machte weitere Verhandlungen über gemeinsame Schritte zur Förderung des Handels unmöglich.

Den Verhandlungen mit den nordischen Ständen entsprachen weitere Konferenzen bezüglich der Weiterführung der Würzburg—Meininger Straße nach dem Südwesten. Im Jahre 1785 beginnen diese Konferenzen unter dem Vorsitze Karl Theodors von der Pfalz.

Kurmainz und Würzburg, sowie Württemberg und die Kurpfalz sind die Hauptbeteiligten.

Dabei erfahren wir, daß Kurmainz und Würzburg auch jetzt noch (1786) im Prozesse mit einander sind wegen der Simmeringer Geleitsstraße, daß diese Straße sich immer mehr zur Hauptstraße von Mainz nach Nürnberg entwickelt hat, und daß die Spessartstraße brach liegt.

Eine noch größere Bedeutung erhielt das neue handelspolitische Programm der Würzburger und der anderen Regierungen durch die Unterstützung der Heilbronner Kaufmannschaft. Dadurch wurde der von Würzburg auf der Straße nach Sachsen (Mellrichstadt) herangezogene Verkehr nicht nur nach dem Südwesten fortgeführt, sondern auch dem ganzen Unternehmen durch das Interesse des schwäbischen Handelsstandes noch mehr Lebensfähigkeit gegeben. Die Heilbronner Kaufleute, voran das Haus Reinhard Gsell & Co., erkannten, daß die Straße Heilbronn—Würzburg—Sachsen „alle anderen Transitstraßen Deutschlands an Wichtigkeit hinter sich lasse“ und erklärten sich bereit, mit dem Würzburger Handelsstande zur Durchführung dieses Planes in Verbindung zu treten. Sofort machten Agenten der schwäbischen Kaufleute eine Reise, um an Ort und Stelle die Vorteile und Nachteile der projektierten Straße kennen zu lernen und „überhaupt alle Daten zu sammeln, die für eine zuverlässige Berechnung nötig sind“. Der Plan der Heilbronner Kaufleute geht dahin, den Güterzug von Südwesten nach dem Nordosten in der Landstraße Heilbronn—Würzburg—Leipzig zu sammeln. Aus den für die Verhältnisse des deutschen Handels im 18. Jahrhundert interessanten Darlegungen des Heilbronner Hauses [1]) ist folgendes hervorzuheben:

Zur Zeit gehen die schweizerischen Güter (besonders von Genf) nach Bern, teilen sich hier auf die Straßen nach Basel und Schaffhausen, je nachdem sie das Elsaß passieren dürfen oder nicht. In Basel teilt sich der Güterzug abermals, und zwar geht ein Teil von da direkt über Frankfurt nach Hamburg und Leipzig oder von Basel nach Straßburg, von da über Durlach, Kannstadt, Aalen nach Nürnberg und von

1) Dieselben ergänzen das oben bezüglich des Rhein-, Elbe- und Weser-Handels nach den Akten gezeichnete Situationsbild bezüglich des süddeutschen Handels.

da nach Leipzig (von Straßburg gehen sehr wenige Güter nach Hamburg, welche dann auf der Frankfurter Route bleiben).

Von Schaffhausen geht der Zug auf der bekannten Dauphinestraße nach Ulm, Nördlingen, Nürnberg u. s. w. nach Sachsen.

Auch die Züricher Fabrikwaren gehen teils über Basel, teils über Schaffhausen, ebenso zerteilen sich alle italienischen Güter, die aus der Schweiz kommen, auf diesen beiden Straßen, soweit sie nicht näher über Lindau, Memmingen, Ulm ꝛc. nach Nürnberg haben.

Alle diese Verkehrslinien nun will Württemberg durch ein gemeinsames Vorgehen mit anderen Ständen in eine, die Straße Heilbronn—Würzburg—Leipzig konzentrieren; es bedürfe hierzu nur einer Verbesserung dieser Straße und einer kleinen Reduktion der Zölle. Der Weg von Schaffhausen über Engen, Ballingen, Stuttgart, Heilbronn und Mergentheim sei schon ziemlich chaussiert, die bessere Kommunikation von Basel—Freiburg—Sulz—Rottenburg a. N.—Tübingen—Heilbronn auch bereits in Aussicht genommen.

Württemberg glaubt, daß die neue Straße das „non plus ultra aller deutschen Handelsstraßen wird“, alle übrigen Wege über Nürnberg und Frankfurt seien dagegen Zickzack. Die Abkürzung auf der Straße Heilbronn — Würzburg — Leipzig betrage 3 — 4 Tagereisen gegenüber den bisherigen Wegen.

Würzburg und Leipzig hätten ja bereits stark gegen einander chaussiert; ferner sei in neuester Zeit ein regelmäßiges Fuhrwesen von Hamburger und Lübecker Kaufleuten bis Würzburg eingerichtet worden; auch würden bereits viele englische und russische Fabrikate und Produkte bis nach Würzburg direkt gebracht.

Die württembergische Regierung habe keine andere Wahl, als jene Handelsstraße mit aller Energie einzurichten, wenn sie nicht ihren Handel ganz verlieren wolle, da bereits ein ähnlicher Plan von anderer Seite, nämlich von Baden, ins Werk gesetzt werde und an einer Straße von Straßburg—Würzburg über Bruchsal, Neckarelz, Bischofsheim, Boxberg ꝛc. scharf gearbeitet werde. Dadurch würde die bisherige Straße Straßburg—Nürnberg über Kannstadt brach gelegt werden.

Württemberg müsse auf jeden Fall die kurze Strecke der Straße Pforzheim bis Bessigheim bauen.

Die Heilbronner Kaufleute waren sehr thätig, sie machten die nötige Reklame, wendeten sich an die zustehenden Behörden, namentlich um Fertigstellung der Straße Heilbronn—Mergentheim, um die Reduktion der Zölle an der schweizerischen Grenze, und teilten sich bezüglich der Geschäfte selbst mit Würzburg in der Weise, daß sie selbst den Handel aus dem Südwesten betrieben, während die Würzburger hauptsächlich auf die Retouren aus dem Norden ihr Augenmerk richteten.

Der Firma Reinhard Gsell & Co. gelang es zuerst, im Verein mit der Firma Ploner in Würzburg und in Verbindung mit einem Straßburger Haus den ganzen Handel mit französischen Weinen bis nach Sachsen, Schlesien, Brandenburg, Königsberg, Hamburg und Lübeck auf die neue Straße zu leiten.

In den Heilbronner Komtors sollte sich in Konkurrenz mit Nürnberg allmählich der ganze süd- und norddeutsche Handel, nicht nur der holländische und der Rhein-Donauhandel, der mit der Lauinger Filiale des Hauses Reinhard Gsell & Co. betrieben wurde, sondern auch der französische und schweizerisch-italienische Aus- und Einfuhrhandel mit dem Nordosten und Norden konzentrieren.[1])

In Würzburg war es jetzt besonders die Firma Zehner & Ploner, welche den nordsüdlichen Groß- und Speditionshandel in großem Maßstabe betrieb. Am 1. November 1786 kündigte B. J. Zehner der Geschäftswelt die Eröffnung seines Etablissements an, im März 1787 associierte er sich mit dem P. V. Ploner, sie bauten auf die „erwiesene sehr günstige Lage, sowohl als die besonders solide und allem Wasserschaden entzogenen Lagerplätze hiesiger Stadt" und waren mit der Firma Reinhard Gsell & Co. in Heilbronn in engster Geschäftsverbindung. Als dritte hervorragende Firma bei der neuen Würzburgischen Handelspolitik ist G. H. Hildebrand in Harburg zu nennen, welche mit den genannten Würzburger und Heilbronner Häusern in Verbindung war. Diese Firma erließ unter dem 1. Dezember 1788 ein bemerkenswertes Zirkular[2]) an die ganze süddeutsche Handelswelt, nachdem ihr durch

---

1) Über ganz ähnliche moderne Bestrebungen am Neckar und an der oberen Donau, die sich in einem gewissen Gegensatze zu einer fränkisch-bayerischen Handelspolitik befinden s. „Plan eines Interessenten-Vereins für den Rhein-Donau-Verkehr und einer Transportgesellschaft Rheno-Danubia" von O. v. Breitschwert. Donauwörth 1889.

2) „Harburg bey Hamburg 1. 12. 1788.

Dero geehrtes Haus ist mir durch die Herrn Gsell u. Comp. in Heilbron bekannt gemacht, die mir versichert, daß Sie viele Manufaktur- und Fabrik-Waaren aus England beziehen. Wann nun meine Absicht ist, mich um die Erhaltung der Spedition von solchen Waaren zu bewerben, so verfehle ich nicht auch Ihnen mich bekannt zu machen und Ihnen den Nutzen zu zeigen, welchen Sie haben können, wenn Sie

1tens meinem Hause die Waaren unmittelbar von England Consigniren lassen.

2tens, mit solchen die Route von hier über Würzburg und Heilbronn, anstatt über Frankfurth am Mayn oder Nürnberg wählen.

Wenn Sie auch viele Waaren über Ostende gehen lassen, so werden Sie deren ohne Zweifel auch über Hamburg beziehen. Die Hamburger und Altonaer müssen Ihnen viele Unkosten berechnen, als beym Empfang und bey der Wiederversendung, (Lagergeld, Waggeld, Krahngeld 2c.). Diese sämmtlichen Unkosten ersparen Sie, wenn Sie anstatt die Waaren einem Hamburger- oder Altonäer

Reinhart Gsell & Co. in Heilbronn die bedeutendsten für den Warenbezug in Betracht kommenden Interessenten namhaft gemacht worden waren.

In diesem Zirkular werden die Vorteile Harburgs vor andern Importplätzen und die Vorteile der Route über Würzburg und Heilbronn über die Frankfurter und Nürnberger Routen eingehend dar-

---

Hause einem hiesigen adressiren lassen, wozu ich mich denn besonders empfehle. Wir lassen durch unsere Schiffer die Güter vom Bord holen, und da es hier Costume, daß die Fuhrleute aus der denenselben accordierten Fracht die Schif-Fracht von Hamburg auf hier, wieder vergüten, auch das hiesige Lagergeld oder die Kaufhausgebühren nebst Zollen berichtigen müssen, so habe ich außer dem Brief-Porto keine Unkosten zu berechnen — und für die Speditions-Besorgung rechne ich nur pr. Stück, es sey 1 Ballen, 1 Kiste, oder 1 Faß, 1/2 Rthlr. in Louisdor à 5 Rthlr. Hiesiger Platz liegt vis a vis von Hamburg, an der Elbe, hat ein geräumiges, am Wasser von andern Häusern separat stehendes Kauf- oder Lagerhaus, worin die Güter ein sicheres gutes Lager haben. — Wir haben eine tägliche ununterbrochene Communication mit Hamburg, wissen täglich ob und welche See-Schiffe angekommen, und da ich auch jeden Posttag die Hamburger Börse frequentire, kann ich auch die Assekuranz, wenn Sie solche in Hamburg wollen besorgt wissen, gleich einem Hamburger besorgen. Hamburg und Altona haben keine Fuhrleute. — Die Fuhrleute Stapeln hier und zu Lüneburg, und Sie können leicht erachten, daß ich die Güter, welche ich directe von England habe, vor denen zu versenden trachte, die mir indirecte von Hamburg und Altona zur Spedition adressiret werden. Es wird Ihnen aus allen diesen auffallend seyn, daß hiesiger Platz für die Speditions-Güter nützlicher als Hamburg und Altona.

In Ansehung des Land-Transports, bin ich der Meynung, daß für die Waaren nach der Schweitz die Route über Wirtzburg und Heilbron, kürzer und wohlfeiler, als über Frankfurth am Mayn, Straßburg 2c. oder über Nürnberg.

Die Herren Peter Valentin Ploner in Wirtzburg und Gsell & Comp. in Heilbron, werden im Stande seyn, die weitere Besorgung der Güter zu Ihrer größten Zufriedenheit auszurichten, wie wir uns in dieser Absicht vereinbaret, um gemeinschaftlich zu arbeiten, den Transito der englischen Fabrik- und Manufaktur-Waaren für die Schweitz, womöglich auf den vorgeschlagenen Weg zu leiten. Ich füge noch die Francatur-Preiße auf verschiedene Plätzen zu Ihrer Nachricht hiebei, flattire mich, meine Anerbietungen sollen ihre gute Absicht nicht ganz verfehlen, und wenigstens zu Versuch animiren.

Von Harburg bis nachstehenden Plätzen, die Schiff-Fracht von Hamburg, Zollen, Lagergeld oder Kaufhausgebühren mit einbegriffen, ergeben sich folgende Francatur-Preyse.

Von Harrburg bis	In Tagen	Fracht von Schiffspfund à 320 Pfund
Nürnberg	20 à 22	12 1/2 à 13 Thlr.
Wirtzburg	16 à 18	11 1/2 à 12 „
Frankfurth am Mayn	16 à 18	10 à 11 „

gelegt und schließlich einige Frachtsätze mitgeteilt, die für uns nicht ohne Interesse sind.

Durch die Verbindung mit Württemberg, sowohl seitens der Regierungen wie seitens des Handelsstandes, speziell durch die enge Geschäftsverbindung der Häuser Ploner in Würzburg und Reinhardt Gsell & Co. in Heilbronn hatte sich die Handelspolitik Würzburgs noch mehr, als dies bisher schon der Fall war, verändert. Während früher der Handel die Konkurrenz mit dem Neckar Dank den Zollverhältnissen am Maine mit großen Schwierigkeiten bekämpfte und der Verkehr nur durch staatliche Unterstützung in der früheren Höhe erhalten werden konnte, hatte man jetzt die Mithilfe des schwäbischen Handelsstandes zu gewärtigen. Das Interesse Würzburgs und namentlich auch des Fürsten richtete sich jetzt vom Rhein-Main-Donauhandel merklich ab und auf den Handel von dem Süden nach dem Norden.

Es wird erkannt, daß der Hauptlandhandel Deutschlands von Frankreich, Italien und der Schweiz einerseits, Hamburg, Bremen, Königsberg, bezw. England, Rußland anderseits komme. Während dieser Handel bisher von Basel über Frankfurt und Hamburg und vice versa, anderseits über Nürnberg—Leipzig gegangen war, geht nun das gemeinsame energische Streben des Herzogtums Württemberg und des Fürstentums Würzburg dahin, diesen Handel über Heilbronn—Würzburg zu leiten und von da über Fulda zur Weser nach Bremen—Verden—Hamburg, bezw. über Mellrichstadt—Leipzig weiter zu führen.

Es war kein kleines Unternehmen, Frankfurt und Nürnberg in diesem Hauptinhalte ihres Großhandels brach zu legen[1]), allein viele natürliche günstige Bedingungen waren auf Seite der Angreifenden. Die Mittel dazu waren einfach. Es handelt sich nur um die Verbesserung der Landstraßen, und der Plan konnte, wenn nicht sofort, so doch mit der Zeit gelingen.

Von der Würzburger Regierung wurde für die Zeit bis zur Herstellung der Heilbronn-Würzburger Straße eine Unterstützung an die Kaufleute gewährt, damit diese die Fracht der Fuhrleute, welche diese noch schlechten Straßen benutzten, erhöhen konnten.

Auf erstere beyde Plätze wird der Fuhrlohn durch schlechte Wege und bey starker Güter-Zufuhr wohl um $^1/_2$ Rthlr. aufgesetzt, sonst ist es fast immer gleich, aber auf Frankfurth am Mayn ist zu Meßzeiten nicht selten der Lohn auf 14 Rthlr. gestiegen, und obige Francatur kann nur außer den Meßzeiten gelten. Wenn es darauf ankommt, können die Fuhrleute auch noch um ein paar Tage früher liefern, als oben bemerkt worden. Mit der vollkomensten Hochachtung

Gottfr. Hinz Hildebrand."

1) Auch diese Bestrebungen und überhaupt der Aufschwung der Mainhandelstädte sind bei der Beurteilung des Niederganges der Reichsstadt Nürnberg im 18. Jahrh. stets im Auge zu behalten.

Daß auch die politischen Verhältnisse, namentlich die Unruhen in Holland und die französische Zollpolitik, auf die Entwicklung des Rheinverkehrs und auf das Wachstum und den Niedergang des deutschen Landstraßenverkehrs einen nicht geringen Einfluß hatten, wird gelegentlich dieser handels-politischen Aktion in Würzburg in einem Gutachten ausgeführt. [1])

Auch Kurmainz macht ähnliche Bestrebungen geltend, wie Würzburg — das Interesse ist überall vom Rheine und Maine abgewandt. Die vorhergegangenen Straßenbaureformen hatten eben eine weit vielseitigere Handelspolitik ermöglicht, früher mußte naturgemäß der Mainfluß fast der alleinige Mittelpunkt der ganzen Handelspolitik sein. Mainz arbeitet mit Baden an einer Straße von Straßburg—Durlach—Bretten — Eppingen — Sinsheim — Neckarelz — Amorbach — Miltenberg, sucht also seine Niederlage Miltenberg zum Zentralplatz auch des wichtigen südwestlichen Handels zu machen und von Miltenberg den Verkehr weiter zu leiten nach Fulda, Kassel, Minden, Karlshaven, oder von Allendorf an die Werra, dann über Göttingen, Hannover auf Hamburg ꝛc., ferner von Fulda über Eisenach, Mühlhausen, Halberstadt, Magdeburg, Brandenburg ꝛc.

Wie sehr der Handel von Norden nach Süden durch Franken sich schon gehoben, zeigte sich in den Zollrechnungen für die Jahre 1773—75 und 1785—87.

An den Weg- und Landzollstätten von Würzburg bis Mellrichstadt, nämlich in Würzburg, am neuen Thor, in Eßleben, Werneck, Geldersheim, Mellrichstadt, betrugen die Zolleinnahmen an Wegzöllen

1773—75: 3087 fl.

1785—87: 5223 fl. (trotz der Zollermäßigungen).

Leider ist keine weitere Zollstatistik erhalten für die Zeit der 90er Jahre, in welchen die neue Handelspolitik eigentlich erst recht zur Wirkung kam.

---

1) „Durch die bürgerlichen Dissensionen in Holland hat sich, wie allbekannt, ein großer Teil der Geschäfte von dieser Republik weg und nach Norden, nach Bremen, Hamburg und England gezogen und ein weiterer Teil zieht fast täglich noch hinweg, so daß schon jetzt die wichtigsten ost- und westindischen Produkte von den Engländern und Franzosen bezogen werden, die dann nach Hamburg und Bremen meistenteils geliefert werden. Ebenso verderblich sind die Brabanter Unruhen dem Hafen zu Ostende geworden, der jetzt weniger ist, als er jemals gewesen, ja schier ganz öde liegt. Und Triest, dieser zum Nachteil des deutschen Handels errichtete Seehafen kann, so lange der Türkenkrieg dauert, von seiner Schiffahrt keinen Gebrauch machen und bereits geht das, was von da verschickt und empfangen wurde, meistenteils zu Lande.

Auch die neueren Zolleinrichtungen in Frankreich genieren die Schweizer, welche bereits andere Wege suchen. Genf, Basel, Zürich, Straßburg einerseits, Leipzig, Hamburg, Lübeck anderseits, das sind jetzt im Binnenhandel die Plätze, nach denen man sich richten muß."

So viel aber ergibt sich mit Sicherheit, daß die gemeinsame Handelspolitik des Herzogtums Württemberg und des Fürstentums Würzburg nicht ohne Erfolg geblieben war, daß ein großer Teil des Handels vom Süden und Südwesten nach dem Norden und Nordosten auf die Straße Heilbronn—Würzburg geleitet wurde und den betreffenden Speditionsgeschäften sowie auch dem Eigenhandel zu gute kam.

Wenn nicht sofort dieser ganze Handelszug auf diese Straße überging, so lag dies, abgesehen von der immer noch mangelhaften Beschaffenheit derselben, namentlich auch daran, daß in damaliger Zeit (wie auch heute noch) alte Geschäftsverbindungen überhaupt nicht so leicht abgebrochen wurden, auch wenn dadurch ein Vorteil entging.

„Mit dem Handel ist es" — so heißt es in einem Briefe der Firma Reinhard Gsell & Co. — „wie mit der Feldwirtschaft: der Sohn hält an dem System des Vaters fest, und wer eine neue Straße einführen will, darf nicht so leicht vor Schwierigkeiten zurückschrecken." —

Franz Ludwig von Erthal starb im Jahre 1795. Mit seinem Leben [1]) geht auch das Zeitalter der Aufklärung, das sich durch eigenartige Gesichtspunkte und Geschehnisse in der Geschichte so deutlich abhebt, zu Ende, und das Zeitalter der Umwälzungen, der Revolution beginnt.

Die Handelspolitik in Franken tritt hinter wichtigeren Zeitereignissen zurück und auch der Handel selbst lag an der Wende des Jahrhunderts allgemein danieder.

Nur weniges haben wir noch aus den letzten Jahren des 18. Jahrhunderts, während Georg Karl in Würzburg und Franz v. Busseck in Bamberg regierten, die Fürstentümer Ansbach und Baireuth an Preußen gefallen waren und von Hardenberg verwaltet wurden, zu erzählen.

Nachdem der Rheinhandel, der Verkehr von Mainz-Regensburg und -Augsburg, dann die Verbindungen mit Württemberg und Sachsen, die Verbindungen mit der Elbe und der Weser das Programm der herrschenden Handelspolitik in Würzburg waren, wurde zu Ende des Jahrhunderts auch der „böhmische Güterzug", wie der Handel mit dem Osten kurzweg hieß, Gegenstand eingehender Studien und entsprechender Verhandlungen.

Eine spezifisch bambergische Handelspolitik tritt wieder hervor, nachdem jetzt Würzburg und Bamberg verschiedene Regenten bekommen hatten.

Bamberg, das schon durch die teilweise Ablenkung des Rheinhandels, nach Osten und auf die Elbe gewonnen hatte, weil dadurch die Spedition

1) Das stete, fast alleinige Hervortreten der Persönlichkeiten der Fürsten in unserer Darstellung hat darin seinen Grund, daß aus dem ganzen einleitend geschilderten Beamtenapparat außer dem Architekten Neumann keine große Persönlichkeit hervortritt.

nach Bayern und Österreich begünstigt worden war, steckte sich jetzt große Ziele.

Von dem fürstlich-bambergischen Kommerzien-Kollegium wird im Jahre 1798 der Würzburger Regierung vorgestellt, daß durch eine gemeinsame Vereinbarung der beiden Regierungen ein sehr bedeutender Güterzug aus Böhmen und anderen Gegenden auf den Mainstrom gelenkt werden könne; dazu sei vor allem eine Verminderung der Obermainzölle notwendig und eine ganz freie Schiffahrt.[1])

Die Bamberger Chausseen seien alle in gutem Stande. Ein großer Teil des böhmischen Exports, der bisher auf die Elbe gegangen sei, würde auf den Main und Rhein übergehen.

Der Main sei durch die Verschiebung der französischen Grenze und durch die Blokade Hollands nunmehr eine französisch-böhmische Verkehrsstraße und die naturgemäße Verbindung des östlichen Europa mit dem westlichen geworden.

Dagegen wird geltend gemacht, daß auch bisher schon die böhmischen Produkte, Mineralien, Glas und Wolle, namentlich die für den Rhein und Holland bestimmten, nach Kitzingen zur Spedition gebracht worden seien, und die übrigen würden nach wie vor auf die Elbe gehen. Das Streben Bambergs gehe dahin, selbst den Main-Thalhandel in die Hand zu bekommen zum Schaden Würzburgs, da mit dem Thalhandel auch allmählich der Berghandel an Bamberg übergehen werde. Der Bamberger Schifferstand sei überaus zahlreich und könne wegen billigerer Lebensmittel eine niedrigere Fracht ansetzen. Ob der Handel zum Rhein und nach Holland infolge freierer Handelspolitik der Franzosen sich vermehren werde, sei noch ungewiß. Selbst wenn aber der Rheinhandel unter dem Einfluß Frankreichs wieder aufblühe, so sei gar kein Grund vorhanden, diese Wohlthat Bamberg und nicht Würzburg und Kitzingen zukommen zu lassen; Bamberg reflektiere nicht nur auf die „böhmischen Güter“, sondern auch auf den Handel mit Regensburg, Nürnberg, Salzburg und Österreich.

Es wird vorgeschlagen, die Bamberger Bestrebungen nicht nur nicht zu unterstützen, sondern vielmehr den $^1/_4$ Zollnachlaß, der für die Bamberger Schiffer seit 1685 an den Würzburger Zollstätten bestand, wieder aufzuheben.

Würzburg habe in den letzten Jahrzehnten alles Erdenkliche gethan, um seinen Handel zur Blüte zu bringen und habe keine Ursache, denselben jetzt an Bamberg abzugeben.

---

1) Möglicherweise waren auch die gleichzeitigen politischen und handelspolitischen Bestrebungen Hardenbergs in Ansbach-Baireuth von Einfluß darauf, daß Bamberg und Würzburg Anschluß suchten, um den vereinigten preußischen Territorien ein stärkeres Gegengewicht bieten zu können.

Von anderer Seite wird die Sachlage so dargestellt:

Die Stadt Kitzingen sei bereits in der ganzen Handelswelt Böhmens ein wohlbekannter Platz. Seit 2 Jahren habe Bamberg durch eine bedeutende Frachtherabsetzung viele Güter von Kitzingen weg nach Bamberg gezogen. Die hauptsächlichsten Güter seien Schafwolle, Hopfen und unter den Fabrikaten besonders Hüte. Wenn Frankreich wirklich ein besseres Absatzgebiet für die böhmischen Güter würde, als der bisher über Hamburg damit versorgte Norden, so würde sich der Mainhandel allerdings heben. Es komme jedoch ganz darauf an, ob Frankreich nicht schon in allernächster Zeit hohe Einfuhrzölle errichtet.

Der Würzburger Referent bemerkt, daß er sich nicht vorstellen könne, daß die sächsische „Handlungsjalousie" so viel durch drückende Zölle bewirken könne, daß Böhmen für seine Produkte einen andern Weg suchen müsse, denn nur wegen drückender Zölle in Sachsen und Preußen werde Böhmen die Elbe verlassen; das böhmische Gouvernement habe doch Macht und Mittel, gegen Sachsen Repressalien zu gebrauchen.

Es standen sich die Interessen von Würzburg, Bamberg und Kitzingen gegenüber, die Interessen der Schiffer und Kaufleute, die des Fiskus und die der Zollbeamten machten sich geltend. Für die Förderung des Bamberger Handels z. B. gaben sich die obermainischen Würzburger Zollbeamten alle Mühe, weil sie von einer Förderung des oberen Mainhandels einen Zuwachs an Accidentien erwarteten.

Thatsächlich hatte Bamberg außer Lichtenfels und Hallstadt keine Wasserzölle und konnte Würzburg um so weniger Gegendienste bieten, als diese beiden Zollstätten für die von Bamberg abgehenden Kaufmannsgüter nicht in Betracht kamen. Von der Regnitzschiffahrt dagegen erhob Bamberg nach einem alten Rechte 4 fl. bei einem großen Geschirr, 2 fl. bei einem kleinen, und 1 fl. von einem Humpelschelch.

Während so auf der einen Seite gegen den Zollvertrag mit Bamberg alle möglichen Bedenken geltend gemacht werden konnten, war man auf der andern Seite voll großer Zuversicht. Charakteristisch ist folgende Stelle aus einem Promemoria des Jahres 1798, als die Zollunion mit Bamberg in Aussicht gestellt war:

„Das Frankenland ist durch seine geographische Lage, durch schiffbare Flüsse und eine produktenreiche Oberfläche zu einem Sammelplatz des ganzen deutschen Aktiv- und Passivhandels bestimmt. Die vaterländische Geschichte führt uns die Epoche des hanseatischen Bundes in das Gedächtnis zurück, da Nürnberg unter die blühendsten Handelsplätze Europas gezählt wurde, und macht den Wunsch zur Erneuerung

dieses goldenen Zeitalters für den fränkischen Handel rege; das geeinigte Franken soll für den deutschen Binnenhandel ein hanseatischer Bund sein. Demselben bieten sich wieder einmal sehr günstige politische Verhältnisse dar; längstens suchte der böhmische Kunstfleiß für den Absatz seiner Erzeugnisse statt der durch sächsische Handelsjalousie beengten Débouchée auf der Elbe ein offenes Feld. Die Erweiterung des französischen Gebietes bis Mainz öffnet auf einmal diese Aussicht. Das Königreich Böhmen kann mittels des kurzen Transportes durch den fränkischen Kreis alle seine Bergwerks- und Fabriken-Produkte an Frankreich absetzen; Deutschlands Handel ist auf dem Punkte, sich eine neue Bahn zu bahnen; unersetzlich würde der Nachteil sein, wenn diese Epoche unbenutzt für das fränkische Commerce vorübergehen sollte. Aber nur durch gemeinschaftliche und einförmige Maßregeln der verschiedenen fränkischen Staaten kann diese Absicht reifen; vorzüglich müssen die beiden Hochstifter Würzburg und Bamberg einander nachbarlich die Hände reichen und sich vereinigen; denn beide teilen sich in den Besitz des Mainstromes!"

Engherziger dachten und handelten die Schiffer im würzburgischen Gebiet; sie verteidigten den „Sonnenfelsischen Grundsatz", daß fremde Güter bloß durch eigene Landesunterthanen durch das Land verführt werden dürfen, und kämpften gegen die bambergische Niederlage in Eltmann. Am Obermain wurden Steine in den Main geworfen, um die Schiffahrt unmöglich zu machen, und „eine Art Wasserfall" erzeugt.

Bamberg läßt ein Gutachten nach dem andern folgen; bemerkenswert hieraus sind folgende Sätze:

„Zu dem Landtransport von Eger bis Bamberg ist eine ausgezeichnete chausseemäßige Landstraße hergestellt, und im Bambergischen, wie im im Baireuthischen ist ein reger Eifer vorhanden zur Aufnahme des böhmischen Güterzuges.

„Alle diese Vorkehrungen werden jedoch ohne jeden Erfolg sein, wenn nicht Sicherheit, wohlfeile und gleichförmige Beförderung den böhmischen Gütertransport auf dem Maine und Rheine erleichtert. Wohleingerichtete Niederlagshäuser, gut verfaßte Krahnen- und Wagordnungen, gleichförmige Zollrollen und Instruktionen werden die beste Einladung für den böhmischen Handelsstand sein. Dem Beispiel Böhmens wird Schlesien folgen, und mit der Zeit besonders seinen ganzen Garn- und Leinenhandel über Franken leiten.

„Wenn nur erst einmal der böhmische Handel nach Franken geleitet ist, dann gibt sich auch der Tauschhandel von selbst, die fränkischen Produkte werden dort Absatz finden, und dadurch wird die Produktion

in Franken selbst Anregung bekommen, der bisherige Transithandel Würzburgs wird durch diesen Aufschwung Bambergs im Umschlag nicht beeinträchtigt werden.

„Nur ein enger Kommerzial-Verband zwischen Mainz-Frankfurt-Würzburg-Bamberg kann die Morgenröte des fränkischen Handels herbeiführen und keine einseitigen Interessen dürfen geltend gemacht werden, sondern gleichförmige Einrichtungen müssen getroffen werden in Bezug auf Zölle, Verordnungen und Gebühren, bezüglich der Niederlagen, Krahnen und Gewicht ꝛc.“

Würzburg schrieb schließlich an Bamberg, daß bei den gegenwärtigen schwankenden politischen Verhältnissen nichts durchgreifendes zu unternehmen sei, daß bis zum Abschluß des Reichsfriedens gewartet werden möge, um so mehr, als sich immer mehr voraussehen lasse, daß alle alten Verhältnisse in Deutschland sich vollständig ändern würden. Erst wenn die Lage sich geklärt habe, wolle man würzburgerseits den Bamberger Plan wieder aufnehmen; noch nie seien alle Verhältnisse im deutschen Reiche so ungewiß gewesen, wie gerade jetzt; ein Handelsvertrag zwischen Deutschland und der Schweiz werde notwendig werden, und auch im Innern Deutschlands werde sich im 19. Jahrhundert, an dessen Schwelle man stehe, manches ändern. Diese Veränderungen möge man erst abwarten und dann erst die Verhandlungen wieder aufnehmen. „Sie werden in späteren Jahren genugsamen Stoff abgeben für neue Unterhandlungen, Vereinbarungen und für neue Ziele der Handelspolitik der einzelnen Stände.“

Wir wissen heutzutage, daß diese Prophezeiung richtig war, daß zu Beginn des neuen Jahrhunderts thatsächlich fast alle alten Verhältnisse im deutschen Reiche sich änderten, daß ferner in der Handelspolitik nach dieser Übergangszeit die Verhandlungen der einzelnen Stände thatsächlich wieder aufgenommen wurden, und in dem neuen, großen „hanseatischen Bunde“, Zollverein genannt, einem wirklichen „Kommerzialverband mit gleichförmigen Einrichtungen“, ihren Abschluß fanden.

Wenn auch der Zeitraum zur „Klärung der Lage“ etwas länger dauerte, als man damals an der Schwelle des neuen Jahrhunderts sich dachte, so ist doch soviel ersichtlich, daß die Zollvereinsbestrebungen des 19. Jahrhunderts wenigstens für Süddeutschland die ganz naturgemäßen Fortsetzungen jener Reformen sind, welche der territoriale aufgeklärte Absolutismus des 18. Jahrhunderts versuchte oder durchführte.

Das Zeitalter der Umwälzungen kündigte sich nicht bloß an der Westgrenze durch die Erweiterung des französischen Gebiets an, sondern auch im Innern von Franken durch die preußische Handelspolitik in den Fürstentümern Ansbach und Baireuth.

Schon im Jahre 1790 gab der Markgraf Alexander dem Könige Friedrich Wilhelm von Preußen den Wunsch zu erkennen, daß er einen preußischen höheren Beamten zur Verwaltung des Landes nach Ansbach entsenden möge, da er selbst das Land zu verlassen gedenke. Hardenberg bekam die Verwaltung der Fürstentümer übertragen. Am 9. Juni 1791 machte Alexander dies von Ostende aus bekannt. Am 2. Dezember 1791 legte er die Regierung durch eine Erklärung von Bordeaux aus nieder.

Hardenberg[1]) begann mit wohlthätigen Reformen im brandenburgischen Franken und machte die preußische Verwaltung bald sehr beliebt, während gleichzeitig im hochstiftlichen Franken, in Würzburg und Bamberg die letzten Regierungen nichts weniger als beliebt waren. Würzburg litt in den letzten Jahren des Jahrhunderts nach Franz Ludwigs Tode unter dem Minister-Despotismus Seufferts[2]), und auch Franz v. Bussecks Regierung in Bamberg scheint dem Lande den Abschied von dem geistlichen Regimente, das in Adam Friedrich und Franz Ludwig so ungemein volkstümliche Vertreter gehabt hatte, erleichtert zu haben.

Abgesehen von der inneren Verwaltung war Hardenbergs Politik in Süddeutschland durchaus preußische Erorberungspolitik. Seine Idee war „die Bildung eines geschlossenen Territorii", die enge Vereinigung der Territorien Ansbach und Baireuth, Gründung eines angesehenen Staatswesens in Süddeutschland nach preußischem Muster. Bei diesen Bestrebungen wurden zunächst verschiedene Grenzgebiete annektiert[3]) und namentlich im Jahre 1797 das ganze Gebiet der Reichsstadt Nürnberg bis auf die Stadt selbst hinweggenommen.

Gegen die Beschwerden und Klagen der Betroffenen war Hardenberg sehr kühl. „Man legt sie zu den Akten und gehet fest seinen Weg" schrieb er an seinen König, und diese Worte erscheinen wie das Motto seiner Thätgkeit.

So lange Franz Ludwig v. Erthal noch lebte, hatte Hardenberg in diesem Fürsten einen einflußreichen Gegner.[4]) Dem bei aller Aufklärung im Grunde doch konservativen Sinne des Fürstbischofs mußte das zielbewußte Auftreten des preußischen Staatsmannes einen Vorgeschmack des Revolutionszeitalters geben.

Auch die Handelspolitik Hardenbergs erhielt ihre weiteren Ziele von der Eroberungsidee. Die preußische Handelspolitik in Franken

---

1) Näheres s. Hardenbergs Generalbericht an den König 2c.

2) Näheres s. „Kurzer Abriß der seither geführten Staatsverwaltung 2c."

3) Das Organ der preußischen Annektionspolitik in Franken war „Staatsarchiv der kgl. preuß. Fürstenthümer in Franken". Baireuth 1797.

4) Näheres s. Wagners Selbstbiographie (Manuskript im historischen Verein für Unterfranken und Aschaffenburg.)

war eine wesentlich andere, als die von den Regierungen im hochstiftlichen Franken seit der Mitte des 18. Jahrhunderts inaugurierte. So wohlwollend und liberal auch, wie wir sahen, einige Fürsten in den fränkischen Territorialstaaten waren, so konservativ ist der ganze Zeitgeist in Franken doch im Vergleich mit den preußischen Bestrebungen. Es ist ein sehr großer Zwischenraum zwischen der wortreichen Behauptung des Geleitsrechtes seitens Würzburg und Brandenburg-Ansbach in den 1740er Jahren einerseits, der Okkupation des nürnbergischen Gebietes im Jahre 1797 und der auf Annektierung der Handelsmetropole Nürnberg gerichteten Bestrebungen anderseits. Das, was wir bisher so eingehend behandelten, das „Kommerzienwesen" alten Styls, die eigentliche klein-territoriale Handelspolitik, welche sich besonders auf den Gerechtsamen des Zolles, des Geleits und des Stapels aufbaut, trat in dem brandenburgischen Franken nunmehr ganz zurück hinter dem Bestreben, eine blühende Volkswirtschaft in einem geschlossenen Territorium zu entwickeln. Merkantilistische und physiokratische, überhaupt nationalökonomische Gesichtspunkte durchdringen die ganze Verwaltung Hardenbergs. Die preußische Handelspolitik war deshalb in erster Linie Industriepolitik nach preußischem Muster. Dieser Handelspolitik entsprechend spielen Gegenstände, wie z. B. die Handelsbilanz des Territoriums eine Rolle, die sonst der fränkischen Handelspolitik fremd war.[1])

Über das Geleitsrecht, welches in den Zeiten der Breiter Konferenz unter dem brandenburgischen Minister Seckendorff noch eine so hochwichtige Rolle gespielt hatte, schreibt Hardenberg: „Jetzt hat die Sache, zumal nach Vindikation der Landeshoheit, gar keinen wahren Nutzen und ist mehr als eine Antiquität zu betrachten."[2])

Im Zollwesen war das brandenburgische Franken schon vor Hardenberg dem hochstiftlichen voraus. Man schützte den eigenen Verkehr, und vor allem begünstigte man durch das Zollwesen die eigene Industrie, wenn man auch gegen den fremden Verkehr behufs Leitung desselben zum eigenen Vorteile oft rücksichtslos vorging.

Diese Richtung der Zollpolitik behielt Hardenberg lediglich bei, so daß noch keine neue grundlegende Organisation zu stande kam.[3])

---

1) S. hierüber Hardenberg und Göß a. a. O.

2) Nach der Einstellung des preußischen Geleits nach Frankfurt und Leipzig wurde der Zoll während der Meßzeit entsprechend erhöht. S. Roth a. a. O.

3) Das ergibt sich aus folgender Darstellung, welche Göß zu Beginn des neunzehnten Jahrhunderts von dem Zollwesen im preußischen Franken gibt:

„Das Zollwesen im Fürstenthum Ansbach gründet sich im Ganzen noch auf die Zollordnung von 1759. Doch sind seit der preußischen Regierung schon neue Zolltarife und Instruktionen für die Zöllner erschienen, wodurch dieser wichtige Finanzzweig mehr Sicherheit erhalten hat. Nicht minder haben die Ein-

Die weiteren Ziele der Hardenbergischen Handelspolitik waren darauf gerichtet, durch den Besitz einer größeren Handelsstadt die preußischen Fürstentümer, welche, wie es in dem Generalbericht heißt, außer in Hof und Steft keinen Großhandel hatten, in kommerzieller Beziehung unabhängig zu machen, und andere süddeutsche Gegenden allmählich in ein Abhängigkeitsverhältnis zu bringen.

Hardenberg hatte zunächst die traditionellen Bestrebungen der markgräflich ansbachischen Regierung (insbesondere des Ministers v. Seckendorf), durch Begünstigung Stefts den Rhein-Donauhandel von Brandenburg-Ansbach abhängig zu machen, wieder aufgenommen.

Allein Hardenberg fühlte bald, daß Steft für seine großen Pläne nicht genügend sei, und faßte Kitzingen, Fürth und namentlich Nürnberg ins Auge; der alte Streit bezüglich des ansbachischen Anrechts auf Kitzingen wird erneuert, natürlich unter heftigem Widerspruch Würzburgs. 1)

Auch in Fürth stieß Preußen auf Widerspruch, indem Bamberg alte Anrechte auf Fürth geltend machte.

Am wichtigsten erschien jedoch aus naheliegenden Gründen dem preußischen Staatsmanne die Eroberung Nürnbergs. Hardenberg setzte es sich zum Ziele, durch handelspolitische Maßregeln die ganz vom preußischen Gebiete eingeschlossene Stadt Nürnberg zur Kapitulation zu bringen. Das suchte er besonders durch die Handhabung des Zollwesens 2)

---

gangszölle oder diejenigen, welche von verschiedenen ausländischen Gegenständen des Luxus und der fremden Fabrikate erhoben werden, zum Besten der inländischen Fabrikation eine verhältnismäßige Erhöhung erhalten. Noch fehlt es aber bei der größten Verschiedenheit in den einzelnen Zolldistrikten an einem allgemeinen Tarif, und da bereits hieran gearbeitet wird, so müssen bis nach dessen Erscheinen bestimmtere Nachrichten verschoben werden. Übrigens tragen die Zölle jährlich im Fürstenthume Ansbach über 100,000 fl. ein, was ich zur einstweiligen Nachricht nicht verschweigen darf."

1) „Übersicht der dem Hochstift Würzburg von dem kgl. preußischen Fürstenthum zugefügten Beeinträchtigungen" ꝛc. Würzburg 1798.

„Darstellung der ausschließlichen Gerechtsamen des fränkischen Hochstifts auf die Stadt Kitzingen", Würzburg 1798. S. auch Menzel neuere Geschichte der Deutschen, 12 Bd. II 228 ff.

2) Der Verfasser des Aufsatzes „über Würzburgs Lage und Vorteile für den Handel" im Argus (1803) erzählt u. a.:

„Die Straſſe von Würzburg nach Nürnberg und Regensburg ist durch den kgl. preußischen Zoll zu Maynbernheim und Neustadt an der Aisch sehr belästiget.

Tabake, Öle, Fisch- und Fettwaren, Honig u. a. m., welche nach Nürnberg bestimmt sind, müssen in jeder der beyden Zollstätten 15 kr. vom Zentner bezahlen. Cacao nach Regensburg gibt 8 kr., der eine und andere Artikel unbestimmt. Ganze Ladungen nach Erlangen und Fürth nehmen ihre Richtung weit vortheilhafter über Dettelbach, auf der Bamberger Straße hin, wo sie keinen Ansbacher sondern nur den Bayreuther Zoll zu entrichten haben.

und dann durch die Begünstigung Fürths zu erreichen. Fürth wird auf alle erdenkliche Weise als Handels- und Industriestadt gegen Nürnberg emporgebracht, Nürnbergs Handel und Industrie möglichst bedrückt.

Zu einer Eroberung der Stadt Nürnberg kam es jedoch nicht und zwar wegen der Unentschiedenheit des Berliner Kabinets.[1])

Wie Hardenberg in Ansbach sich um die Erwerbung des Rhein-Donauhandels bemühte, so war er in Bayreuth besonders auf den Handel mit Sachsen und Böhmen bedacht und trat auch hier in eine feindliche Stellung zu dem hochstiftlichen Franken, besonders zu Bamberg. Im Jahre 1796 scheinen Kommerzien-Traktate mit Böhmen und Sachsen abgeschlossen worden zu sein, um den Großhandel zu beleben.[2])

Viele Einzelheiten der preußischen Handelspolitik in Franken können wir füglich übergehen, nachdem die Hauptquelle, aus der wir schöpften, der Hardenbergische Generalbericht, vor kurzem im Druck erschienen und jetzt allgemein zugänglich ist.

Mit der Eroberungspolitik Hardenbergs verliert sich unsere fränkische Handelspolitik des Aufklärungszeitalter in das Zeitalter der Revolution.

Wir haben nun noch einige Details nachzuholen und auszuführen, die wir im Interesse einer zusammenhängenden Darstellung der größeren Aktionen bisher unterdrückten.

Im Zollwesen war man mit den Reformen noch am weitesten zurück. Daran ist jedoch weniger die Würzburger Regierung schuld, sondern die Lage in Franken überhaupt. Es wird wiederholt darauf hingewiesen, daß ein Stand allein gerade in dieser Hinsicht nichts ausrichten könne und durch einseitige Reformen lediglich seinen Fiskus schädige, ohne dem Ganzen etwas zu nützen, da mit Bestimmtheit anzunehmen sei, daß allmählich ein anderer Stand das Opfer, das man gebracht, wieder paralysierte und sich damit bereicherte.

So finden wir denn gerade im Zollwesen immer noch die veralteten Zustände, gar keine Einigkeit und Gleichmäßigkeit; hier wird

1) „Die von Hardenberg schon begonnene Okkupation der politisch und kommerziell so wichtigen Stadt Nürnberg scheiterte schließlich an der Unentschiedenheit des Berliner Kabinets.“ Philippsohn: Geschichte des preuß. Staatswesens vom Tode Friedrichs des Großen bis zu den Freiheitskriegen. Leipzig 1880. Wenn jemals, so war damals der Zeitpunkt gegeben, in welchem Preußen in Süddeutschland festen Fuß fassen und aus Franken allmählig ein größeres geschlossenes Staatswesen hätte bilden können. Ein solches, ein eigenes oder ein fremdes, war für Franken dringend notwendig und konnte auch durch die erstrebte „Fürstenhansa“ nie ersetzt werden. Aus eigener Kraft konnte das Land kaum dazu gelangen; schon die Zerreißung des Gebietes durch die Gebirge des Odenwald und Spessart, welche ja auch die Mainkrümmungen hauptsächlich bedingten, hinderten von jeher — schon bei der Einteilung Deutschlands in Kreise — eine einheitliche politische Gestaltung Frankens.

2) Fickenscher a. a. O.

Gewichtszoll erhoben, dort Wertzoll, hier nach diesem Gewicht, dort nach jenem, hier wird nach dem Augenmaß verzollt, dort auf den Grund. Am einfachsten charakterisiert ein Bamberger Kaufmann diesen Zustand mit den Worten: „Im deutschen Zollwesen ist nichts konsequent als der Schluß auf Willkür."

An dem guten Willen, auch auf diesem Gebiete zu helfen, fehlte es dem Fürsten Franz Ludwig begreiflicherweise nicht und es war auch gegenüber den Verhältnissen in den 1740er Jahren vieles besser geworden.

Auch hinsichtlich der Marktrechte der Hochstifte Würzburg und Bamberg finden wir keine durchgreifende Änderung.

Im Jahre 1795 war die Sachlage bezüglich des Stapelrechts in Würzburg noch immer dieselbe. Die Stadt machte das Stapelrecht geltend, „wenn sie dies oder jenes ermangelte", und so oft die betreffenden Händler und namentlich die Flößer dies merkten, stellten sie außerordentlich hohe Preise oder gaben an, daß das Gut bereits nach den Orten des Untermains, nach Frankfurt und Mainz, verkauft sei. Eine Denkschrift aus dem Jahre 1795 besagt hierüber: „ob man gleich auf das dreitägige Stapelrecht oftmals bestanden, so war dieses nicht von dem Erfolge, welchen man daraus gehofft, den Absatz der Güter zu billigen Preisen zu erzwingen, als wohin doch die Absichten des Stapelrechts zielen; ein solcher Fall trat nun wieder vor einigen Tagen mit einer Partie Steinkohlen von 148 Fassen ein; die Feuerarbeiter, welche wirklich einen Mangel hieran erleiden, meldeten sich darum an, sahen sich aber wegen des äußerst überspannten Preises von 17 fl. rheinisch pro Stück (Faß) und durch die Einrede, daß diese Partie Kohlen nach Frankfurt um diesen Preis verakkordiert wäre, im Kaufe gehemmt und stellten deshalb an die hochfürstliche Regierung den Antrag, ihnen für die Zukunft zu erlauben, daß sie gleich anderen Städten bei derlei ankommendem Gut das 10. Faß ausstoßen und um einen billigen Preis alsdann übernehmen dürfen; denn ehedem und noch im vorigen Jahre habe das Faß Kohlen 5 fl. bis 5 fl. 30 kr. gekostet, sei aber jetzt auf 6 bis 7 fl. in diesem Jahre gestiegen." Das Gebrechenamt untersuchte nun die Berechtigung dieses Antrages und fand „in praefatione des Stadtbaurechtes in capitulo 200" klar beschrieben, daß von den Flößen mit ihren auf dem Mainflusse kommenden Waren ein dreitägiges Stapelrecht gehalten und von denselben eine gewisse Quantität ihrer verkäuflichen Waren zurückgelassen werden müsse. Dieses Stapelrecht sei 200 Jahre in ruhigem Besitzstande ausgeübt und noch im Jahre 1749 bestätigt worden. Es wird dahin entschieden, daß der Flößer, der nicht zu einem angemessenen Preise an Würzburger Bürger verkaufen wolle, dafür gezwungen werde, die drei Tage zu bleiben. Die Würzburger Feuerarbeiter besagen ferner, daß sie wegen

Mangel an Steinkohlen ihre Profession schon des öfteren hätten einstellen müssen, daß die Flößer jedoch alle ihre Steinkohlen hartnäckigerweise in die unteren Main- und Rheingegenden abführten, während zu den dort geltenden Preisen die Würzburger unmöglich kaufen und bestehen könnten.

Bezüglich der Preistaxen für Stapelwaren wird geltend gemacht, daß nach dem alten Statutenbuche aus dem 14. Jahrhundert die Regierung wohl befugt sei, Taxen für die Stapelwaren festzusetzen und wenn auch noch keine feste rechtliche Grundlage da sei, so müsse doch berücksichtigt werden, daß ohne die Preistaxe das Stapelrecht nutzlos sei. Die Regierung habe aber vor allem die Aufgabe, nach rechtlichen Quellen für die Zwangsbestimmung der Preise zu forschen. Jedoch wurde die Preistaxe 1796 nicht eingeführt. Die Forschung nach der Rechtsquelle war auch 1798 noch nicht beendet.

Im Jahre 1798 wird wieder darauf gedrungen, doch endlich einmal die Sache zum Abschluß zu bringen; die Kriegsunruhen, die hohen Preise, die Mannigfaltigkeit der durchziehenden Waren infolge der Kriegsbedürfnisse machten die Frage wieder akut, und es wird dringend die Preistaxe für Stapelwaren verlangt.

Es wird jetzt gefordert, daß $^1/_3$ oder $^1/_4$ aller Waren abgestoßen und für einen Zwangspreis verkauft werden sollen, wirkliche, rechtliche Grundlagen ließen sich jedoch für das ganze Stapelrecht nicht ausfindig machen.

Endlich im Jahre 1799 wurden die Preistaxebestrebungen aufgegeben, man sah ein, „daß ein großer Unterschied sei zwischen Markt- und Stapelgerechtigkeit, daß man durch jene Bestimmung der Preistaxe der Anmaßung eines Stapelrechts sehr nahe komme, was reichsgesetzlich, sonderlich aber durch die kaiserliche Wahlkapitulation strenge verboten sei". Damit wurde nur noch einmal konstatiert, was für das „Stapelrecht" in Franken überhaupt für das ganze 18. Jahrhundert galt.

Besonders zu erwähnen sind noch einige Verordnungen Franz Ludwigs über den Weinzoll. In der Verordnung vom 2. Dezember 1779 wird zunächst die alte herkömmliche Entrichtung des Guldenzolles, d. h. eines Goldguldens für 1 Fuder = 14 Eimer Wein erwähnt und werden sodann die an den einzelnen Orten aufgestellten Weinunterkäufer ermahnt, nicht mehr als 14 Eimer auf ein Fuder zu rechnen.

Unter dem 15. Februar 1787 wurde ein neuer Zoll — wohl der einzige mit Schutz-Charakter — eingeführt[1]), ein Aufschlag auf mainzische

1) Der fränkische Weinhandel hatte in ähnlicher Weise, wie der Export der Nürnberger Manufakturwaren durch die in fast allen größeren Staaten allmählig zur Herrschaft gekommene Absperrungspolitik ungemein gelitten. (Näheres s. Schöpf a. a. O.

Weine in der Höhe von 30 kr. rh. pro Eimer „zur Beförderung des Vertriebs diesseitiger Weine“ und durch Instruktion vom 30. März 1787 wurden nähere Bestimmungen hierüber erlassen. Der Zoll mußte sogleich beim Eintritt ins Land gegen ein Zollzeichen erlegt werden, also an der ersten Zollstätte und wurde ebenso wie der Guldenzoll nur einmal erhoben.

Es war also dieser Zoll im Gegensatze zu dem ganzen übrigen Zollwesen ein Eingangszoll mit volkswirtschaftlichem Charakter; vielleicht wäre man mit der Zeit auf diesem Wege fortgeschritten, allmählich zu einem industriepolitischen Zollsystem übergegangen, wenn die Zeiten sich nicht bald total geändert hätten. Technisch und auch staatsrechtlich war die Einführung solcher Eingangszölle ja nicht mehr so schwierig. Damit die mainzischen Transito-Weine freiblieben, mußten nur die Frachtbriefe vorgezeigt und genau visitiert werden. Der Transito-Zollzettel enthielt genaue Angaben über die Quantität des als Transito-Gut aufgegebenen Weines und wurde an jeder Zollstätte kontrolliert, damit nicht unterdessen ausgeladen werden konnte, was bei 30 Thlr. Strafe verboten war. Die Einnehmer bekamen 10 % des Aufschlages als Gehalt.

In mancher Beziehung äußerte sich die herrschaftliche Direktion des Handels, die in Mainz so sehr hervortrat, auch in Würzburg in recht ausgesprochener Weise.

In dieser Richtung sind besonders charakteristisch die Verhandlungen, welche sich an die Errichtung einer staatlichen Güterbestätterei in Würzburg in den 80er Jahren knüpften. Es wurden damals zunächst die diesbezüglichen Verhältnisse in anderen Territorien studiert und dann erst wurde die Einführung beschlossen. Es ergab sich, daß als staatliche Bestätterei eine „pure“ und eine solche mit Kontrolle über alle Vorschriften, Regeln, Rezeßbeeinträchtigungen, Unterschleife &c. vorkomme.

Bei bloßer Bestätterei wurde Berechnung angestellt über die gebrachten und wieder abgeführten Waren, deren Zentner-Zahl angemerkt und deren Fracht vorgeschrieben war; die letztere wurde dann bei den Empfängern und Versendern, deren Zahl für eine einzige Fahrt oft hundert war, von Haus zu Haus durch einen Beamten einkassiert und dem Schiffer oder Fuhrmann, der das Gut gebracht hatte oder wegführte, eingehändigt. Dadurch wurde schon für die Schiffer oder die Fuhrleute, die das Gut gebracht oder weggeführt hatten, eine Zeitersparnis erzielt, da sie nicht selbst von Haus zu Haus laufen und ihre Fracht oft mit vieler Mühe einkassieren mußten, während sie an die herrschaftliche Bestätterei lediglich eine kleine Abgabe zahlten. Namentlich aber sollten die Schiffer und Fuhrleute dadurch vor Aus-

deutung geschützt werden, da die Kaufleute oft bei der Bezahlung den Kurs des Geldes falsch berechneten oder minder gewichtiges Geld hergaben oder auch wohl noch schwerere Unterschleife begingen. Durch eine Bestätterei mit Kontrolle wurden unberechtigte Zollerhöhungen besser vermieden und so neben einer rascheren Beförderung auch eine wohlfeilere Fahrt erzielt.

Eine andere, besonders günstige Gelegenheit zur polizeilichen Reglementierung des Handels war, wie wir schon früher sahen, das Niederlagswesen, da die Niederlagshäuser, Krahnen und Wagen natürlich auch herrschaftlich waren. Das Würzburger Krahnen- und Niederlagsgebäude wurde erst im Jahre 1792 durch den Hofarchitekten Fischer ganz vollendet. Das Gebäude, dessen Vollendung in möglichster Pracht, geziert mit dem Seinsheimischen Wappen eine Lieblingsidee Adam Friedrichs gewesen war, war dem sparsamen Franz Ludwig ein wenig zu kostspielig. Er rechnet der Hofkammer vor, daß sich das Anlagekapital für diesen Prachtbau bis jetzt noch nicht mit 1% direkt verzinse [1]); er dringt auf Vollendung, „da ohnehin ein zu großer Aufwand auf dieses kostspielige Gebäude gemacht worden ist". Der Fürst gibt zu, daß noch ein Flügel des Lagerhauses ausgebaut werde; zu allen weiteren ursprünglich geplanten Baulichkeiten gibt jedoch der Fürst seine Zustimmung nicht.

Ähnliche Handelseinrichtungen wie seit Adam Friedrich in Würzburg wurden unter Franz Ludwig in Bamberg getroffen. Es wird uns berichtet [2]), daß in Bamberg damals Einrichtungen vollendet wurden, die „mit Geist und Einsicht benützt", dem Handel einen viel höheren Schwung zu geben im stande gewesen wären. Für Landfrachten wurde die Stadtwage eingerichtet, am Ufer der Regnitz waren ein Krahnen, eine Schnellwage und ein Niederlagshaus erbaut worden.

Die Rangschiffahrt in 14tägiger Einteilung ging bis Frankfurt. Das Kommerzkollegium war auf die Förderung des Handels wie in Würzburg bedacht, wenn es auch ein viel kleineres Arbeitsfeld hatte als das würzburgische. Hofkammerrat Steinlein zeichnete sich unter Franz Ludwig durch seine Bemühungen um die Hebung des bambergischen Speditionshandels aus. [3])

---

1) Franz Ludwig hielt mehr auf die direkt rentable Industrie; Adam Friedrich dagegen bei seinen großen Chausseebauten und anderen Werken hatte stets den großen „indirekten Nutzen" und die zukünftige Rentabilität vor Augen und ohne diese seine Anschauungen, ohne seine Initiative wäre die wirtschaftliche Hebung des Landes wohl nie gelungen, und hätte auch Franz Ludwig dieselbe nicht fortsetzen können.

2) Schneidawind: Versuch einer statistischen Beschreibung des kaiserlichen Hochstiftes Bamberg.

3) Würzburger wöchentliche Anzeige von gelehrten und anderen gemeinnützigen Gegenständen 1797, Nr. 127.

Über Niederlagsbauten an anderen Mainorten ist uns aus dieser Zeit nichts bekannt. In dem domkapitelschen Orte Ochsenfurt scheint man mit diesbezüglichen Plänen umgegangen zu sein. Es wurde 1787 zwischen Domkapitel und Rat wegen eines Krahnenwerkes verhandelt, aber ohne Erfolg.[1])

In den herrschaftlichen Niederlagshäusern war nun alles bis ins kleinste Detail reglementiert: die Arbeitszeit, die Beaufsichtigung, der Standort der einzelnen Arbeiter und Aufseher, die Vorkehrungen gegen Diebstahl und Feuersgefahr, die Behandlung der Schiffer und Kaufleute im Verkehr, das Trinken und Fluchen, sowie die Arbeit selbst bis in die einzelnen Hantierungen und selbstverständlich die Gebühren für alles, also ähnlich wie bei unseren modernen Eisenbahnen und Bahnhöfen.

In den 90er Jahren suchte man auch hier freiere Bewegung zu schaffen. Namentlich waren es die hohen Gebühren an den Krahnen, welche bekämpft wurden, dazu kam das Verlangen der Spediteure und Kaufleute, ihre Krahnengeschäfte selbst besorgen zu dürfen und dieselben nicht dem angestellten Faktor überlassen zu müssen, der im Gefühle seines Monopols den Handelsstand oft schikanierte.

Zur Vervollständigung unserer Darstellung des Kommerzienwesens müssen wir noch einiges über die Handelspolitik bei einigen Handelszweigen erwähnen.

Am bemerkenswertesten ist in dieser Hinsicht die Einrichtung von herrschaftlichen Getreide-Magazinen durch die Verordnungen vom 4. August und 27. September 1789. Die noch nicht geschriebene Geschichte der Getreidehandelspolitik in Deutschland wird die Anstalten Franz Ludwigs sicherlich in den Kreis ihrer Betrachtung ziehen müssen.[2])

Durch Verordnung vom 22. Juni 1779 wurde nach Ablauf des Tabaksappalto der freie Tabakshandel im ganzen Lande wieder gestattet. Eine Verordnung vom 19. Juli 1779 über den Salzhandel und Salzkonsum bezweckte die Hebung der eigenen Salzproduktion zu Kissingen und gehört diese Verordnung schon in das Gebiet der Industriepolitik. Noch ferner liegt uns die Gewerbepolitik Franz Ludwigs, zu deren Darstellung Material genug vorhanden ist. Im allgemeinen waren auf diesen Gebieten die Anschauungen noch veralteter als die handelspolitischen; für jeden Dachziegel war „Größe, Dicke und Gehalt" genau vorgeschrieben, ebenso peinlich die Textilbranche u. a. geregelt.

---

1) Kestler: Beschreibung von Ochsenfurt.

2) Bernhard a. a. O. bemerkt hierzu: „Franz Ludwig sagte ausdrücklich, er habe die Getreidemagazine errichtet, um der Getreideübertheuerung vorzubeugen, die noch schädlichere Fruchtsperre zu beseitigen und ein freieres Getreide-Commerce verschaffen zu können."

Wenn wir zum Schlusse noch einige Worte über den Würzburger Handelsstand unter Franz Ludwig beifügen, so erinnern wir zunächst daran, daß seit Friedrich Karl immer mehr wirkliche Großhandlungs- und Speditionshäuser aufgekommen waren, daß aber im übrigen der Handelsstand in der Stadt Würzburg immer noch nicht den Krämergeist abgestreift hatte.

Diesen kleinlichen Krämergeist konnte selbst ein Franz Ludwig nicht austreiben, so wenig als Adam Friedrich trotz allem persönlichen Verkehr mit den Kaufleuten es vermocht hatte. Diesem Krämergeiste mußte also die Regierung noch ausgiebig Rechnung tragen.[1])

Der Geist der Konkurrenzfurcht und der energielosen Abschließung mußte sich am klarsten in der Judenpolitik abspiegeln, denn hier befand man sich einer Konkurrenz gegenüber, die recht- und machtlos war und nach Gutdünken gedrückt werden konnte.

Auch in dieser Hinsicht brachte es Franz Ludwig nicht zu durchgreifenden Neuerungen.[2])

---

1) Er spricht z. B. aus folgender Verordnung vom 22. März 1792:

„Es ist zwar jedem auswärtigen, in dahiesiger Residenzstadt nicht ansäßigen Handelsmann ausser den dahier gewöhnlichen Dreyen Messen der wirkliche Waarenabsatz, ferner die Einsammlung von Bestellungen und Commissionen mittels Vorzeigen von Musterkarte (Detailreisen!), sowie die Haltung von heimlichen Niederlagen und Commissionären durch ältere Anordnungen bereits untersagt.

Neuere Veranlassungen bewirkten, daß dieses Verboth den 6. Hornung d. J. unter der Strafe von 20—50 Rthlr. oder, bewandten Umständen nach, der gänzlichen Waarenabnahme wiederholt, und das fürstl. Polizeigericht angewiesen wird, ein vorzüglich wachsames Auge dießfalls auf die dahier sich einfindenden und mit Musterkarten versehenen Handlungsdiener zu haben, sofort in jedem Uebertretungsfalle die angesetzte Strafe unverzüglich zu verhängen. Welche Verfügung andurch jedermann bekannt gemacht wird."

Decretum Würzburg den 22. März 1792.

H. W. R.

2) Er erließ unter dem 13. Mai 1791 nachfolgende Verordnung:

„Den Handel der Juden überhaupt, besonders in der Residenzstadt betreffend.

Ueberzeugt, wie nöthig es im Staate sey, daß der Verkehr eines Standes dem Gewerbe eines anderen nicht zum Schaden gereiche, waren sowohl Unsere Vorfahren, als Wir von Ober-Landes-Polizeiwegen von jeher bemüht, jedem derselben seine eigenen Grenzen anzuweisen. Dieses ist besonders in Ansehung der Judenschaft und des Handels derselben geschehen.

So viele Landesgesetze und vorzüglich die Verordnung vom 8. Jänner 1742 (s. o. S. 100 Anmerkung 1) und derselben weitere unter dem 19. Hornung besagten Jahres erlassene Erläuterung, zeichneten zwar klar die Einschränkungen vor, in welchen sich die Judenschaft in Rücksicht ihres Handels sowohl in dahiesiger Residenzstadt, als auf dem platten Lande zu halten habe. Allein eine durch mehrere Jahrzehnde fortgesetzte Ueberschreitung derselben brachte diese so nöthigen Landesverordnungen beynahe in Vergessenheit. (Während der Regierung Adam Friedrichs!)

Es scheint vielmehr, daß die Handhabung der diesbezüglichen Vorschriften, die unter Adam Friedrich viel liberaler geworden war, nunmehr wieder verschärft wurde. Der Handel der Juden wurde auf das Hausieren bei den Messen und Märkten beschränkt, dagegen den Juden unter sich der Handel in ihren „Gewölben" gestattet.

Bezüglich des Judenleibzolles für die auswärtigen Juden wurde eine letzte grundlegende Verordnung für das Hochstift unter dem 14. März 1785 erlassen.[1])

Wir finden Uns daher veranlasset, alle von Unseren fürstlichen Regierungsvorfahren deßfalls gegebenen Landesverordnungen, ihrem ganzen Inhalte nach, andurch zu erneuern, dann weiteres gnädigst anzuordnen:

1. Daß den Juden, welche in Unserem fürstlichen Schutz stehen, dann ferner jenen, welche den Leibzoll gelöset haben, noch zur Zeit, ohne jedoch die älteren Landesverordnungen deßfalls aufzuheben, das Hausiren sowohl in dahiesiger Residenzstadt, als auf dem Lande, auch ausser den Messen und Jahrmärkten, aus Gnaden, jedoch in der Messe nachgesehen werden soll, daß sich

2. Dieselben lediglich mit der Führung jener Waaren, welche denselben in den Landesverordnungen vom 30. Dezember 1699 und 8. Jänner 1742 namentlich erlaubt sind, begnügen lassen sollen.

3. Wir untersagen daher denselben den bis hierher gesetzwidrig getriebenen Wein-, Getreide- und Gewürzhandel und die Führung der dahin einschlagenden Artikel, als: Zucker, Kaffee, Thee und dergl., sowie überhaupt den Verkehr aller in den Landesgesetzen nicht namentlich bestimmten Waaren. Endlich

4. Da die Judenschaft sich ermächtigt hat, die in dahiesiger Residenzstadt in Miethe habenden Kammern, Gewölbe und Zimmer, welche man derselben aus Gnaden und auf willkührlichen Wiederruf zu lediglichen Aufbehaltungsörtern ihrer Waaren gestattet hat, in Kramläden und Gewerbeplätze umzuändern, so verbieten Wir bey willkührlicher und unnachsichtlicher Strafe, daß in dergleichen Waaren-Aufbehaltungsörtern weder von einheimischen noch fremden christlichen Käufern oder Verkäufern Etwas, so unbeträchtlich dasselbe auch immer seyn mag, gekauft oder verkauft, noch sonst irgend ein Handel oder Gewerbeschaft getrieben werde.

Befehlen vielmehr, dergleichen Waaren-Aufbehaltungsgewölbe, Kammern und Zimmer gänzlich geschlossen zu halten und dergestalt einzurichten, daß dieselben weder ganz noch zum Theile auf die Straßen mit Oeffnungen oder mit einem Eingange versehen seyn dürfen, und kein christlicher Käufer, unter welchem Vorwande dieses auch immer seyn mag, eingelassen oder selbst eingeführt werde.

5. Gleichwohl erlauben Wir gnädigst den Juden unter sich den freyen Eingang in diese Gewölbe, Kammern und Zimmer, und den Handel in denselben, welcher jedoch eben so auf Wiederruf, als die Erlaubniß selbst, dergleichen Aufbewahrungsörter in dahiesiger Residenzstadt halten zu dürfen, wie ehemals, so auch jetzt, gestattet seyn soll. Wonach sich sämmtliche in hiesigen fürstlichen Landen sowohl als der Residenzstadt handelnde Judenschaft genau, bey Vermeidung ernstlicher und unnachsichtiger Strafe, zu bemessen hat. Gegeben in Unserer fürstlichen Residenzstadt Würzburg am 13. May 1791."

1) Dieselbe lautet: „Verordnung, die genaue Entrichtung des Judenzolles betreffend.

Nachdem die Anzeige geschehen, daß mehrere auswärtige und besonders ritterschaftliche Juden weder den herkömmlichen Leibzoll entrichten, weder die Freyzollzeichen an der Behörde auslösen, gleichwohlen nicht nur durch die Hoch-

Dieselbe bestimmte 3 verschiedene Arten von Leibzollzeichen und bedeutete keine Erleichterung für den jüdischen Handel, sondern einen

---

fürstliche Lande frey und unentgeldlich paßiren, sondern auch sogar in den Hochstifts-Landen Handel und Wandel zu treiben sich unterfangen, dieser Anordnung aber und getriebenen Zoll-Schalkungen nicht längerhin nachgesehen werden kann: also ergehet an alle hochfürstliche verrechnende Beamte, Zoll-Bereiter, Zöllner und Schuldheisen die gemessene Weisung:

Erstens: Daß diejenigen auswärtige oder ritterschaftliche Juden, welche mit einem Freyzeichen nach der Anlage sub Nr. I versehen sind, für ihre Person zollfrei paßiren, und ihnen die Handlung in den Hochstifts-Landen unentgeldlich zu treiben gestattet sein soll; wenn sie von ihren bey sich habenden Waaren oder Viehe den gebührenden Zoll entrichten.

Zweitens: hat es in Ansehung jener auswärtigen Juden, deren Leib-Zollzeichen mit einen F bemerket, und nach der Anlage sub Nr. 2 gefertigt sind, bey der unter dem 14. Jänner 1775 ergangenen Verordnung sein Verbleiben, daß nämlich dieselben frey und ohne Abnahme eines Leibzolls zu paßiren seyen, ihnen aber keine Handlung zu treiben gestattet werden soll.

Drittens: Diejenige auswärtige Juden, welche nur durch das Hochstift reisen, aber keine Handlung und Geschäfte in dem Hochstift treiben, und mit keinem Zollzeichen versehen sind, sollen in Gemäßheit der unterm 5. May 1668 ergangenen Verordnung in einem jeden fürstlich-würzburgischen Ort, Flecken oder Stadt 2 Batzen fränk. für ihre Person Leibzoll zu geben angehalten werden, wogegen ihnen ein nach der Vorschrift sub Nr. 3 eingerichtetes Zollzeichen von dem Ortszöllner, oder wann keiner allda befindlich, von dem Ortsschultheisen zu ertheilen ist.

Viertens. Ist zwar denen auswärtigen und ritterschaftlichen Juden, welche mit keinem Freyzeichen versehen sind, bis auf weitere Verordnung Geschäfte zu machen und Handlung zu treiben, in den Hochstifts-Landen erlaubt, jedoch sollen dieselben schuldig seyn, so oft sie des Tags einen offenen Ort betreten, und allda Geschäfte machen, oder Handlung treiben werden, den herkömmlichen Leibzoll mit 4 Batzen, in den Landstädten mit 6 Batzen, und in allhiesiger Residenzstadt mit 9 Batzen fränk. für ihre Person nebst dem Zoll von ihren Gütern, welcher besonders zu erlegen ist, in Gemäßheit der unter dem 1. Dezember 1680 erlassenen Verordnung zu bezahlen, wogegen ihnen allezeit nach der Vorschrift sub Nr. 3 die Zollzeichen zu geben sind.

Fünftens. Gegen die Uebertreter dieser Verordnung ist mit 10 Rthlr. Strafe unnachsichtlich zu verfahren, wovon die Hälfte dem Anzeiger, es mag solcher der Zöllner oder sonst jemand anders seyn, zu Theil werden soll.

Sechstens. Haben die Zöllner in jenem Orten aber, wo keine Zöllner sind, die Schultheisen über diesen fallenden Juden-Leibzoll gegen den Genuß des 10. Pfennigs besondere Rechnungen zu führen, und solche quartaliter bey ihren vorgesetzten Beamten abzulegen, diese aber über sämmtliche eine summarische Berechnung gegen den Genuß des 10. Pfennigs-Zählgelds zu fertigen und sammt den Betrag zum hochfürstlichen Zollamt dahier einzuschicken.

Uebrigens hat es in Ansehung des Juden-Braut- und Todten-Zolls bey den diesfalls ergangenen Verordnungen sein Verbleiben.

Urkundlich unter hievor gedrucktem hochfürstlichen Hofkammer-Insiegel, so geschehen Würzburg, den 14. März 1785."

Von den in dieser Verordnung erwähnten drei Arten Judenzollzeichen sei hier gleichfalls ein Abdruck der Nachwelt überliefert.

Rückschlag gegenüber der auch in dieser Beziehung aufgeklärten Praxis Adam Friedrichs.

Daß es Franz Ludwig auch lieber mit einem anderen Handelsstand als dem in der Würzburger Handels-Innung sich repräsentierenden zum größeren Teile doch noch aus Krämern bestehenden zu thun gehabt hätte, bezweifeln wir nicht. Um zu bessern, soviel als eben zu bessern war, erließ er unter dem 20. April 1789 ein Mandat, daß künftig jeder ausgelernte Handelsjunge, gleichviel wessen Sohn er sei, nach den überstandenen 5 Lehrjahren, bevor er sich in dem würzburgischen Gebiete als Kaufmann niederlassen durfte, vorher eine 3 jährige Wanderschaft und Lehrzeit im Auslande, insbesondere in den Handelsmetropolen[1]) nachweisen müsse und übertrug damit einen sicherlich gut gemeinten Zwang von dem Gewerbe auf den Handel.

Wie gerne Franz Ludwig den Würzburger Handelsstand mit Selbstbewußtsein und Unternehmungsgeist erfüllt hätte, geht auch daraus hervor, daß er seiner Zeit vorgreifend aus der Kommerzien- und Straßenbau-Kommission eine Art ständiger Handelskammer bildete, die wir deshalb so nennen können, weil das Wesentliche an der modernen Handelskammer gegenüber der älteren Kommerzienkommission gerade in der freien Wahl der Mitglieder durch die Interessenten besteht.[2]) Auch der

„Nro. 1. Gegenwärtiger Jud   von   so bey hochfürstl. würzburgischer Kammer wegen seines Leibzolls Richtigkeit gepflogen, soll samt seinem Brodgesinde auf Vorzeigung dieses a dato auf ein Jahr lang an den hochfürstl. würzb. Zollstätten dergestalten frey passiret werden, daß er den üblichen Zoll von den führenden Gütern und Viehe jedesmal entrichte. Datum Würzburg den   Anno 178   Hochf. Würzburgische Kammer.

Nro. 2. Ebenso wie 1, nur mit einem F. versehen.

Nro. 3. Vorzeiger dieses   von   hat in dahiesigem Ort seinen Juden-Leib-Zoll mit   Kr. rhein. entrichtet. So geschehen den   ten."

Die Aufhebung des Judenzolles erfolgte erst unter der Großherzoglichen Regierung in Würzburg (s. Winkopp „der rhein. Bund" Bd. XXXV). Man hatte den Juden Jahrhunderte lang in den Koth getreten und wunderte sich dann, als man ihn schmutzig fand.

1) Als solche werden in der Hofkammer bezeichnet: Augsburg, Köln, Frankfurt, Hamburg, Lübeck, Wien, Nürnberg, Straßburg, dann aber auch italienische französische und holländische Plätze.

2) In einem im Dekretenbuch der Handlungs-Innung (Würzburger Handelskammer) uns erhaltenen Dekret Franz Ludwigs v. J. 1791, wird nämlich verfügt:

„Commerz-Commission betreffend: Ihro hochfürstl. Gnaden geruhten gnädigst zu Resolviren einige Verdienstvolle und in ihrem Fache dann vorzüglich zum besten des inländischen Handels sich auszeichnende dahiesige Handelsleute der fürstl. Straßen und Commerzien-Commission als wirkliche Beysitzer jedesmal beyzusetzen. Das fürstliche Polizey-Gericht erhält dahero die Weisung, dieses der Kaufmannschaft, sowie ferner zu eröffnen, daß es derselben gestattet sey einige durch eine Wahl selbst bestimmende Subjekten hiezubey dem fürstl. Polizey-Gericht in Vorschlage zu bringen, welches sodann seinen weiteren Bericht und Gutachten jedes-

Gedanke eines über die Stadt Würzburg hinausgreifenden Mainhandelskollegiums wurde damals bereits erörtert.[1])

Genau so wie im Würzburgischen war es im Bambergischen mit den Konkurrenzbeschränkungen und mit dem Handelsgeiste beschaffen.

„Um den Innenhandel nicht zu Grunde richten zu lassen" [2]), mußte nach einer Verordnung vom 17. Oktober 1780 jeder Jude Schutz verlangen und, um sich in der Residenzstadt zu etablieren, 4000 Gulden rheinisch, um sich anderswo im Hochstifte niederlassen zu können, 1000 Reichsthaler eigenes Vermögen bescheinigen. Damit kein Betrug bei dieser Manipulation unterlief, mußte die sämtliche Judenschaft die Verbürgung übernehmen. Nach einer Verordnung vom 28. Februar 1793 mußte jeder, der in der Stadt Bamberg eine Handlung treiben wollte, die Handlung bei einem Handelsmanne ordentlich erlernt haben, wenigstens 3 Jahre in einem ausländischen Komtor in Dienst gestanden sein, zum wenigsten 3000 Gulden nutzbringendes Vermögen besitzen und von einer Regierungsdeputation geprüft worden sein.[3])

Hierzu wurden jederzeit einige angesehene Kaufleute gezogen, und auch, „wenn es sich um Errichtung einer neuen Manufakturanstalt oder Anlage einer Fabrik handelte, wenn der Handel eine andere Richtung, Erweiterung oder Einschränkung bekommen, oder ein für das Kommerzwesen entworfener Plan erwogen werden sollte", wurde gewöhnlich das Kollegium der Kaufleute zu Rate gezogen.

---

mahl an die hochfürstliche Regierung zu erstatten hat, der sofort auch über diesen Punkt dermalen innerhalb 3 Wochen gewärtiget wird."

1) In dem Aufsatze „über das Transitokommerz ꝛc." (Journal v. u. f. Franken v. J. 1790) heißt es:

„Es sollte ein Personale von 5 Handelskennern, als einer zu Mainz, einer zu Würzburg, Marktbreit, Marktsteft und Kitzingen zu einer beständigen Main-Transitohandels-Correspondenz ernannt werden, um hierdurch über Vortheile oder Nachtheile dieses Handels jedesmal schleunigst belehret zu sein. Ereignet sich an einem oder dem anderen Platze, z. B. in Kitzingen, etwas Nützliches oder Schädliches, welches durch Onolzbach oder Kurmainz befördert oder gehindert werden kann, so meldet dieses der Kitzinger dem Commerzdirektorium seines Landes und zugleich dem Marktstefter oder Mainzer Correspondenten und dieser machet dann bei seinem Landeskommerz-Direktorium die gehörige und schleunige Anzeige. Sollte der Kitzinger oder welcher immer zuerst die Sache nach Würzburg oder an seine Landeskommerzstelle berichten müssen, oder von daher erst der Bericht ꝛc. nach Onolzbach oder Mainz geschehen, so würde dieser Gang das Gute zu lang hindern und das Böse zu sehr einwurzeln lassen. Gelehrte und proceßartige Formularien waren je und allezeit dem Fränkischen, und ich darf auch sagen, dem meisten katholisch-Teutschen Commerz schädlich. Man wähle einsichtige uneigennützige rechtschaffene fünf Männer vom Metier, die für ihre Correspondenz responsabel sein müssen und man wird von aller Gefahr frei sein."

2) Schneidawind a. a. O.

3) Journal v. u. f. Franken VI. Bd. 3. Heft.

Aber abgesehen von den Großhandlungshäusern und den Spediteuren waren in Bamberg unter der Kaufmannschaft nur wenige, die über ihren Kramhandel hinauszusehen vermochten, aber viele, deren wirtschaftliche Bedeutung darin bestand, daß sie die Waren verteuerten, während sie dieselben zugleich verschlechterten.

„Wem diese Beschuldigung hart vorkommen sollte", schreibt Schneidawind [1]), „der zähle die Kaufleute, die Buchführen und die italienische Doppelrechnung verstehen, und er wird mir Beifall geben müssen. Aufgaben aus diesem Fache sollte der erste Gegenstand des Examens sein, dem sich der angehende Kaufmann verordnungsmäßig unterziehen muß. Wie erschweren sie dem Mann von Spekulation seinen Gang, wenn er nicht zu ihrer Zunft gehört oder weiter sieht! Wie oft stellen sie das Unternehmen einer Manufaktur oder Fabrik in ihrem Gutachten als unthunlich dar, weil sie — mit den zu fabrizierenden Artikeln einen starken Verkehr treiben, der ihnen nun gehemmt würde." [2])

Wir schließen hiermit unsere Darstellung von der fränkischen Handelspolitik unter Franz Ludwig von Erthal. Wir haben gesehen, daß Franz Ludwig sich viel Mühe gegeben hat, um das Kommerzienwesen seines Landes zu heben. Die Fäden der Handelspolitik hatten sich seit den 1740er Jahren immer weiter verzweigt, die Gesichtspunkte waren vielfach höher, die Triebkraft allgemeiner Gedanken war stärker geworden. Franz Ludwig hat sich aber noch mehr um die Hebung der Industrie, insbesondere im Zusammenhange mit seiner musterhaften und im ganzen Kreise schließlich nachgeahmten Reform des Armenwesens bemüht, er hat die seiner Zeit berühmten fränkischen Industrieschulen gegründet, die Hausindustrie allgemein eingeführt und ganz neue Industriezweige entwickelt. Das immer näher heranrückende Revolutionszeitalter drängte eben vor allem auf soziale Reformen hin, worunter man bei den damaligen Verhältnissen in Franken auch die Einführung von Hausindustrieen verstehen mußte.

---

1) Schneidawind a. a. O.

2) Die große Bedeutung des Handelsgeistes hebt bezüglich der Entwickelung Leipzigs Hirschfeld (a. a. O.) mit folgenden durchaus zutreffenden Worten hervor: „Doch so bestimmend alle diese kulturgeographischen Faktoren für die mächtige Entfaltung Leipzigs auch immer gewesen sind, so hätte diese Stadt doch niemals eine Weltstellung erreichen können, wenn ihre Bevölkerung, die sich von jeher durch lebhaften Geist und hervorragende kommerzielle und gewerbliche Regsamkeit auszeichnete, mit diesen gegebenen Verhältnissen nicht in so umfassender Weise zu rechnen verstanden hätte und wenn dieselbe in diesen Bestrebungen von ihren Regenten nicht vielfach begünstigt worden wäre." Drei Faktoren also sind es, die zusammenwirken müssen: die Natur, der Staat und die Bevölkerung!

VI.

Schluß.

> Mit jedem Tage will ich Nachricht haben,
> Wie sich verlängt der unternommne Graben.
>
> Goethes Faust II, 5.

Trotz all der großen und zahlreichen Hindernisse, welche hauptsächlich auf die in der Einleitung geschilderten territorialen Verhältnisse in letzter Linie zurückzuführen sind, und gegen welche die Hindernisse, die sich im 19. Jahrhundert einer zielbewußten fränkischen Handelspolitik entgegenstellten, geringfügig genannt werden können, trotzdem oftmals — sei es im allgemeinen, oder für einen einzelnen Platz — der „Ruin" des Handels prophetisch angekündigt wurde, trotz alledem finden wir das ganze 18. Jahrhundert hindurch den fränkischen Handel in einer entschieden aufsteigenden Entwickelung und gegen Ende unserer Zeitperiode in einer früher wohl nie erreichten Blüte. Alle die großen oder kleinen „Kommerzialbeklemmungen" von Holland und Wesel bis zu den ansbachischen Landzollstätten und den Mauthen von Regensburg, Bayern und Österreich vermochten den Handel nicht zu vernichten.

Betrachten wir zum Beweise dieses Satzes und zum Schlusse unserer Darstellung den thatsächlichen Zustand des fränkischen Handels und Verkehrs am Ende des 18. und zu Anfang des 19. Jahrhunderts.

In einer Enquete, welche die kurbayerische Regierung im Jahre 1804 veranstaltete [1]), heißt es bezüglich des Imports beziehungsweise der Spedition von ost- und westindischen Kolonialwaren, englischen und französischen Manufakturen, holländischen [2]) und französischen Produkten [3]), daß die Konsumtion dieser Waren für die Provinz Würzburg

---

1) Akten des Würzburger Handelsrates (im Besitze der unterfränkischen Handelskammer).

2) Besonders trockene und gesalzene Fische, Käse, Rüböl.

3) Besonders Wein, Provencer Öl, Mandeln, Rüb- und Maagsamen.

kaum den 4. Teil des Gesamtverkehrs betrage, während alles andere Handelsgüter seien, die von Franken aus verschleißt oder spediert wurden.

Der wichtigste Handelszug war[1]) zu Anfang des 19. Jahrhunderts, wenn kein Seekrieg ausgebrochen war, der von Holland und dem Rheine zum Maine; es war dies für Würzburg die sogenannte „niederrheinische oder Frankfurter Route" (auf dieser Route kam noch der Frankfurter Meßverkehr hinzu).

Die nächst wichtigste Route war die „nordische" oder „niedersächsische". Sie ging von Hamburg über Lüneburg und von Bremen über Hannover und Minden und von da teils über Meiningen, teils über Fulda in die fränkischen Provinzen. Auf dieser Strecke wurden meist Kolonial- und Manufakturwaren, auch spanische und andere ausländische Produkte befördert, die für die Konsumtion in Franken, Schwaben, Bayern, Tirol und Salzburg bestimmt waren. Der Verkehr auf dieser Route war von steigender Lebhaftigkeit bis zur Blockade der nordischen Häfen und der Besetzung des hannoverschen Landes durch die Franzosen. Seit dieser Zeit gingen viele Güter dieses Verkehrs über Magdeburg nach Regensburg, Augsburg u. s. w.

Weniger bedeutend als diese nordische Route war die eigentliche „sächsische" Route von Leipzig nach Würzburg. Die wichtigste sächsische Route, welche von Leipzig aus nach Westen zog, ging über Fulda nach Frankfurt, ohne die Provinz Würzburg zu berühren, der sächsische Verkehr nach Süden aber ging hauptsächlich über Bamberg nach Nürnberg; diejenigen Güter aber, die nach Würzburg und weiterhin nach Südwesten bestimmt waren, berührten gleich beim Eintritt in die Würzburger Provinz die erwähnte „nordische" Straße. Als Rückfracht diente diesem Verkehr nach Norden, Nordwesten und Nordosten außer den Artikeln der in einigen fränkischen Gegenden befindlichen Exportindustrien und -Manufakturen ganz besonders die Landesproduktion in Wein, Getreide, gedörrtem Obst, Leder u. a. bestehend.[2])

Die „französische Route" ging von Straßburg, Heilbronn, Künzelsau, Mergentheim nach Würzburg. Der Verkehr hatte sich hier wesentlich gehoben, doch litt derselbe noch sehr an dem mangelnden Ausbau der Chaussee Würzburg—Heilbronn. Unter dem gleichen Umstande litt auch die „schweizerische und oberschwäbische Straße" (Würzburg, Heilbronn, Ulm, Tübingen ꝛc.). Da die Chaussee nicht ganz ausgebaut war, gingen wieder sehr viele Güter dieses Verkehrs das Rheinthal hinab.

---

1) Die folgende Darstellung über die fränkischen Verkehrsrichtungen zu Anfang des 19. Jahrhunderts gründet sich auf die obenerwähnte Enquete der kurbayerischen Regierung vom Jahre 1804.

2) Näheres über diesen Export s. Schöpf, Schneidawind, Göß, Fickenscher u. a.

Die „bayerische oder italienische Route“ über Augsburg, Donauwörth, Nördlingen, Dinkelsbühl, Feuchtwangen, Rothenburg, Uffenheim, Ochsenfurt, Würzburg, oder auch Würzburg, Nürnberg, Regensburg rc. war für Franken von großer Wichtigkeit, doch sind hier zwei verschiedene Richtungen auseinander zu halten. Von Regensburg über Nürnberg wurden beträchtliche Mengen von österreichischen und ungarischen Erzeugnissen, insbesondere Bergwerksprodukte in die fränkischen Provinzen zur Spedition eingeführt und zumeist auf dem Maine nach Frankfurt, Mainz und von da nach Holland gebracht. Auf der nämlichen Straße wurde eine große Menge von Konsumartikeln, insbesondere Kolonialwaren, über Nürnberg und Regensburg nach Österreich, Ungarn und Steiermark befördert. Von Augsburg wurden die selbst über Salzburg dahinkommenden italienischen Produkte, wie Baumwolle, Öle, Früchte, Materialwaren u. a. sowohl zur eigenen Konsumtion wie auch zum Handel nach Frankreich und den Rheingegenden in Franken eingeführt. Als Rückladung erhielten die Fuhrleute in Franken außer Kolonialwaren insbesondere fränkischen Wein. Als Hauptförderungsmittel dieses Handelszuges wird der Ausbau der Chaussee Würzburg—Ochsenfurt—Rothenburg verlangt.

Als „böhmische Route“ galt hauptsächlich die Straße Eger—Bamberg—Würzburg, doch kamen auch böhmische Güter über Waldmünchen, Schwandorf, Amberg und Nürnberg nach Franken und an den Main. Selbst von Regensburg kamen vielfach noch böhmische Güter nach Franken. Die von Böhmen eingeführten Güter waren hauptsächlich Hopfen, Federn, Tücher und Glaswaren, sowohl zum eigenen Bedarf wie zum Handel außerhalb Frankens.

Als Rückladungen erhielten die Fuhrleute, so weit sie sich nicht in Nürnberg mit Farbwaren, Manufakturen u. a. versahen, in Franken besonders Wein und Mineralwasser für die Oberpfalz.

Aus der vorstehenden kurzen Darstellung des fränkischen Handels ergibt sich klar, wie außerordentlich sich im Verlaufe des 18. Jahrh. die Bedeutung der Landstraßen gegenüber dem durch Zölle „verbauten“ Mainflusse gehoben hatten.

Ihnen hat in erster Linie der fränkische Handel in der 2. Hälfte des 18. Jahrhundert seine Entwickelung zu verdanken, wie denn überhaupt unseres Erachtens den Chausseebauten des 18. Jahrh. für die Entwickelung der Verkehrsmittel [1]) die Bedeutung einer eigenen, selbstständig aufzuführenden Zwischenperiode zwischen den alten Poststraßen und den modernen Eisenbahnen zuzusprechen ist.

Die „Karte von dem Großherzogtume Würzburg nebst dem

1) Deren volkswirtschaftliche und kulturelle Wirkungen in den einzelnen Perioden und Gegenden sind noch nicht genügend in Spezialuntersuchungen dargestellt

Fürstentum Schwarzenberg, den Grafschaften Kastell und Limpurg, Speckfeld u. a."[1]) gibt neben den Landstraßen nachfolgende chaussierte Landstraßen oder Chausseen für das würzburgische Land an:

1) Die Chaussee Nürnberg—Neustadt—Langenfeld—Unterleimbach—Marktbibart—Altmannshausen—Markteinersheim—Mainbernheim—Michelfeld (bei Steft); die Verbindung Mainbernheim—Kitzingen unchaussiert, dann wieder Chaussee von Bibelried—Rottendorf—Würzburg. 2) Ochsenfurt—Gnodstadt (von hier Abweichung nach Ober-Breit)—Oberfechelsheim—Gollhofen—Uffenheim; die Straße von Ochsenfurt nach Würzburg war noch unchaussiert. 3) Die Chaussee Würzburg—Höchberg—Irtenberg—Bischofsheim, von da nach Miltenberg, nach Mergentheim und Boxberg, nach Königheim u. w. 4) Die Chaussee Würzburg—Oberzell—Roßbrunn—Remlingen—Lengfurt u. s. w. 5) Die Chausseen Würzburg—Veitshöchheim—Heidingsfeld—Randersacker mit Landstraßenanschluß. 6) Die Chaussee Würzburg—Rottendorf; zwischen Rottendorf und Bibelried zweigte eine Chaussee ab nach Dettelbach, Schwarzach, Neußes, Ebrach, Bamberg. 7) Die Chaussee Würzburg—Pleichfeld—Eßleben—Werneck—Geldersheim—Poppenhausen—Münnerstadt—Mellrichstadt—Meiningen u. w. 8) Die Chaussee Hammelburg—Brückenau. 9) Die Chausseen Werneck—Schweinfurt und Poppenhausen—Schweinfurt.[2])

Der Hauptmangel des fränkischen Chausseenetzes war damals das für die bayerische Route fehlende Glied Würzburg—Ochsenfurt und das für die französische Route fehlende Glied Mergentheim—Künzelsau. Der Mangel einer Chaussee auf dieser letzteren kleinen Strecke von nur 2 Stunden war das Haupthindernis[3]), daß die großen Pläne Franz Ludwigs bezüglich dieser südwestlichen Verkehrsstraße, die Leitung

---

1) „C. F. Hammer, Major und Kassier des fränk. Reichskreises". Nürnberg Homanns Erben 1806.

2) Damit stimmt überein, was Schöpf (a. a. O.) im Jahre 1803 schreibt, daß nämlich hauptsächlich die Chausseen oder „Straßendämme" nach Bischofsheim und durch den Spessart nach Frankfurt ganz fertiggestellt, und die „schöne 20½ Stund lange" Chausseestraße nach Meiningen bis auf einen kleinen Rest ausgebaut und die nach Bamberg so ziemlich fertig sei. — Bezüglich der Ergebnisse der Straßenbaureformen im ansbachischen und bayreuthischen Franken siehe Hardenberg a. a. O. Hier finden sich auch eingehende Mittheilungen darüber, welche Routen für diese Fürstentümer die bedeutsamsten waren. — In welchem Maaße die auf der beigegebenen Karte noch angegebenen Poststraßen des Donaugebietes während des 18. Jahrh. in Chausseen umgewandelt worden waren und nun in chaussiertem Zustande an das fränkische Chausseenetz anschlossen, ergibt sich aus A. v. Riedl: bayerischer Stromatlas 1806 (Münch. Staatsbibl.) S. auch Pechmann: Über d. früheren u. gegenw. Zustand des Wasser- und Straßenbaus im Kgr. Bayern 1822.

3) Argus „über Würzburgs Lage" 2c. a. a. O.

des gesamten Verkehrs aus Sachsen nach Schwaben, der Schweiz und Frankreich nicht ganz zur Verwirklichung und die bedeutenden Aufwände für den Chausseebau Würzburg—Meiningen nicht voll zur Geltung kamen. Späterhin unter der großherzoglichen Regierung hoffte man die Heranziehung des Leipzig-Nürnberger Verkehrs durch den Ausbau der nordöstlichen Chaussee über Schweinfurt nach Koburg zu erreichen.

Wenn auch die Landstraßen im 18. Jahrhundert an Bedeutung ganz wesentlich gewonnen hatten, so blieben doch wie früher diejenigen Städte — neben Nürnberg — die Knotenpunkte des Verkehrs, welche an den Kreuzungspunkten der Landstraßen und des Mainflusses lagen.[1])

Es würde uns zu weit führen, spezielle Mitteilungen über den thatsächlichen Zustand des Handels am Ende des 18. Jahrhunderts für alle diese Mainstädte an dieser Stelle zu machen. Die zeitgenössische Litteratur gibt darüber genügende Auskunft. Wir begnügen uns mit einigen Angaben bezüglich der in unserer Darstellung am meisten hervortretenden Plätze in dem Winkel der ersten südlichen Ausbiegung des Mainflusses: Kitzingen, Marktbreit, Marktsteft und Würzburg.[2])

Der Kitzinger Handel war nach Schöpf, Bundschuh, Ludovici, Nikolai, Gercken und anderen Zeitgenossen in der 2. Hälfte des 18. Jahrhunderts sehr bedeutend. Wir sehen dabei ab von der industriellen Produktion, besonders den Essigsiedereien, Schwarzfarbenfabriken u. a. Kitzingen wird als der bequemste Lager- und Landungsplatz bezeichnet „für alle Landesprodukte und Kaufmannsgüter, die aus den österreichischen Staaten, aus Bayern, der oberen Pfalz ꝛc. über

1) Der Mainhandel empfand die großen eingehend geschilderten Bedrückungen begreiflicherweise um so mehr, als gleichzeitig die konkurrirenden Verkehrsstraßen, die Landstraßen, wesentlich leistungsfähiger gemacht wurden, während für die Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Maines als Wasserstraße nichts geschah und bei den gegebenen territorialen Verhältnissen auch kaum etwas durchgreifendes geschehen konnte. Trotzdem verblieb der Main auch unter diesen Verhältnissen die Hauptverkehrsader des Frankenlandes, und wohl keine Chaussee hatte einen solchen Verkehr aufzuweisen, wie ihn die Mainschiffahrt in ihrer Gesamtheit bewältigte.

2) In Bezug auf Mainz und Frankfurt sind im Kapitel III bereits einige Mitteilungen über den damaligen thatsächlichen Handel zu finden. Ueber den damaligen Handel von Nürnberg findet sich eine Darstellung bei Roth a. a. O., dann namentlich bei Nikolai a. a. O. I_1 258 ff. und in der Beilage XI_2 zu Bd. I „über Nürnbergs derzeitige Nahrung, Manufacturen, Fabriken u. Handlung“. S. auch Schlötzers Briefwechsel XL 213. Bezüglich der Stadt Bamberg siehe bes. Schneidawind a. a. O. Auch der Handel von Eltmann, Haßfurt und insbesondere Schweinfurt hatte durch den allgemeinen Aufschwung gewonnen. Das brandenburgische Franken hatte nach Hardenberg, abgesehen von Steft, wohl Industrie aber keinen Groß- und Speditionshandel. Hardenberg kennt nur noch den reichen Kommerzienrat Füttner in Hof, welcher neben ansehnlichen Güterbesitzungen, Bergwerken und Hüttenunternehmungen einen beträchtlichen Wechsel- und Speditionshandel unterhielt. Die Fabrikwaren vertrieben hauptsächlich die Nürnberger Kaufleute.

Regensburg kommen, von da zu Wasser auf dem Maine bis in den Rhein und nach der batavischen Republik verführt werden, oder von daher dorthin gebracht werden sollen". Die Fuhrleute, welche diese Güter nach Kitzingen brachten, bekamen stets gute Rückfracht an Waren, die von Holland, von Köln, Mainz, Frankfurt und Straßburg nach Kitzingen gebracht worden waren. Für den oberfränkischen und böhmischen Güterverkehr war Kitzingen ein Hauptplatz; für den Verkehr von Bremen und Hamburg nach dem Süden, insbesondere Schwaben, bot Kitzingen um deswillen Vorteile[1]), weil der bedeutende Weinexport nach Sachsen den Fuhrleuten regelmäßig Rückfracht gewährte. Der Weinhandel ging außer nach Sachsen besonders nach Hessen, Preußen, Westfalen, Bayern und Böhmen. Auch der Kolonialwarenhandel war nicht unbedeutend, doch that hier die Nähe von Steft, Breit und namentlich Nürnberg viel Abbruch. Dazu kam der Handel mit Landesprodukten, mit Holz, Getreide, Pottasche, Salpeter, Weinstein u. a. Der bedeutendste Handelszweig war der Speditionshandel, mit welchem in der Regel ein Kommissionshandel in zahlreichen Artikeln verbunden war.[2]) Von diesem Geschäftszweig lebten durchschnittlich in Kitzingen im 18. Jahrh. 30 bis 40 Familien. Seit dem Bau der Würzburger Niederlage und der sonstigen Begünstigung Würzburgs als Handelsstadt hatte Kitzingen im Durchschnitt jährlich nur 20000 Ztr. Speditionsgüter verloren. Denn „die natürliche Lage, der noch bestehende Thalrang, die Post- und Geleitsstraße, die tägliche Gelegenheit, Briefe nach Frankfurt und Nürnberg und von da weiter senden zu können, haben für Kitzingen doch noch immer einen ansehnlichen Transport erhalten". Die Kitzinger Schifferzunft war eine der stärksten am Mainstrom. Sie hatte 14 Meister, welche vollständige große Lastschiffe, die im Mittelwasser 3000 Ztr. tragen konnten, auf dem Flusse hatten, die kleineren Fahrzeuge ungerechnet.

Noch bedeutender als Kitzingen für den Handel war der ans-

---

1) Bes. an der Wende des 18. Jahrhunderts. Schöpf, der im Jahre 1803 schreibt, bemerkt hierüber: „Seit dem letzten unglücklichen Kriege, als der Handel mit Kaffee, Zucker und dergl. Waren nicht mehr den Rhein aufwärts, sondern über Hamburg, Bremen, Stade, die Elbe und Weser aufwärts getrieben werden mußten, kommen auch wöchentliche ungeheure Transporte dieser Waren an, die von hier aus weiter nach Schwaben, der obern Pfalz, Bayern und Österreich befördert werden müssen."

2) Diese Form des Handels entwickelte sich besonders an den Plätzen, wo die Waren um- oder ausgeladen werden mußten. Viele Waren gingen durch die Hände einer ganzen Reihe von Spediteuren, bevor sie an ihren Bestimmungsort kamen. Aufgabe des 19. Jahrhunderts war es, aus diesen Ansätzen den Import- und Exporthandel zu entwickeln.

bachische Platz Steft allmählich geworden. Ludovici[1]) bezeichnet Nürnberg und Steft als die Hauptvermittlungsplätze des Rhein-Donauhandels[2]), während er Amsterdam als Ausgangspunkt des Verkehrs, Köln und Mainz als Hauptsitze des Rheinhandels und Heilbronn als Sitz des schwäbischen Handels hinstellt.

Auch zu Hardenbergs Zeiten waren Handel und Schiffahrt des kleinen Platzes Steft noch äußerst lebhaft. Hardenberg rechnet in seinem Generalberichte Steft zu den ansehnlichsten Städten der Fürstentümer, obwohl der Ort gar keine „Stadt" war. Es wurde in Steft unter der preußischen Herrschaft ein größerer Hafen gebaut und mit der Vervollkommnung des Straßennetzes für diesen Platz begonnen; der Hauptrepräsentant des Stefter Schifferstandes war unter der preußischen Regierung „der königlich preußische Hofschiffmann" Samuel Ernst Manger († 1828). Der vielgereiste, Süddeutschland gegenüber etwas blasierte Nikolai, der in seinen Reisebeschreibungen gar manche heute hochbedeutsame deutsche Stadt mit wenigen Worten abfertigt, der z. B. von dem Handel und der Industrie Mannheims[3]) oder Münchens gar nicht viel zu erzählen weiß, schreibt von Steft nach längeren Mitteilungen über dessen Manufakturen bezüglich des dortigen Groß- und Speditonshandels folgendes:

„Es wird auch eine beträchtliche Handlung im Großen betrieben, besonders mit Frankenweinen und Rheinweinen, desgleichen mit Spezereien und anderen Waaren. Besonders aber ist der Spe-

1) Hier, dann bei Hüpeden (a. a. O.) und bei J. L. Reuter: historisch-publicistische Abhandlung über den rheinischen Handel und Schiffahrt 2c. Mainz 1792, finden sich genügende Daten über den damaligen thatsächlichen Verkehr des Rheines. Nach Hüpeden befanden sich Export und Import auf dem Rheine hinsichtlich der Handelsbilanz mit Holland im Gleichgewicht.

2) Über den großen Landesproduktenhandel Stefts siehe Bundschuhs Lexikon (1799). Über die industrielle Bedeutung Stefts, seine Leinen- und Strumpfmanufakturen, deren Ausfuhr nach Italien, Frankreich und der Schweiz ging, siehe Hardenberg (a. a. O.) und Nikolai (a. a. O.). Ueber die Kupferdruckschwärzefabrikation von Steft (und Kitzingen), deren Erzeugnisse unter dem Namen Frankfurter Kupferschwärze in weite Kreise ging, verbreitet sich Nikolai. In Kitzingen war die Firma Landmann, in Steft die des Kommerzienrat J. C. Kerl hierin besonders berühmt.

3) „Alles ist hier sehr bequem zum Handel und zur Niederlage eingerichtet, wie denn auch im Jahre 1736 die Stadt zu einer freien Handelsstadt erklärt ist, wozu sie freilich wegen der zween großen Ströme die schönste Lage hätte, allein der ganze Handel ist von keiner großen Bedeutung, und das Kaufhaus mit Waaren nicht überhäuft, wenigstens habe ich wenig darin gesehen. Die Fabriken zu Mannheim kommen jenen zu Frankenthal, Heidelberg und Lautern nicht gleich." — — — „Etliche kleine Tabaksfabriken, zwo Wollfärbereien sind von keinem Belang. Die große Leinwandsbleiche auf einer Rheininsel ist noch das wichtigste Stück, indem würklich sehr viele Leinwand auswärts hierher geschickt wird."

ditionshandel dieses in der Erdbeschreibung bisher kaum bekannten Marktfleckens sehr ansehnlich. Es ist hier eine sehr große Niederlage von Waaren, welche von Amsterdam auf dem Rhein und Mayn in den innern Theil Ober-Deutschlands kommen und von hier nach Nürnberg, Regenspurg, Wien und anderen Ländern spedirt werden; desgleichen kommen von allen diesen Plätzen viele Waaren, welche von hier zu Wasser nach Holland spedirt werden. Der in den Zeitungen erwähnte neue Weg der Engländer, ihre Waaren über den Rhein, Mayn und die Donau nach Konstantinopel zu bringen, welcher zu Kriegszeiten bloßer Versuch geblieben ist und dessen künftigen Fortgang in Friedenszeiten man erst erwarten muß, ging hauptsächlich über Marktsteft, wo die Niederlage zwischen dem Mayn und der Donau ist. Die hiesigen vornehmsten spedirenden Kaufleute sind: der oben gedachte Herr Kommerzienrath Kerl und Herr Lampert. Es ist hier auch, um den Ausländern alle möglichste Bereitwilligkeit wiederfahren zu lassen, ein besonderes Handlungsgericht angeordnet, wobey die vornehmsten Kaufleute Beysitzer sind." Zahlreiche Großhandlungskomtore in Steft, ein besonderes Handelsgericht, wobei die vornehmsten Kaufleute Beisitzer sind! So war Steft vor 100 Jahren einer der bedeutendsten Handelsplätze in Süddeutschland. Heute nichts von alledem, ein Vineta am Maine, eine versunkene Handelsstadt!

Durch die Entwickelung der Stefter Niederlage wurde der Handel des benachbarten Marktbreit vor allem betroffen. Die neuere Handelsbedeutung des Platzes Breit nach dem 30jährigen Kriege datiert seit der Begründung des Güntherschen Handlungshauses zu Ende des 17. Jahrhunderts.[1]) Das Günthersche Handlungshaus war im 18. Jahrhundert in Holland und England auf allen Handelsplätzen wohl bekannt und berühmt. Weitere im Laufe des 18. Jahrhunderts entstandene bedeutendere Handlungshäuser von Breit waren die Firmen Rösner, Lampert, Tedina, Niebeth, Pfleiderer, Fischer, Tretter, Vogtherr, Seidel, Schleußner. Ein Hauptausfuhrartikel war in Breit wie auch in Steft das Getreide. Eine Eigentümlichkeit dieser Stadt lag darin, daß alle vorbeifahrenden Schiffe von den Thürmern mit Trompeten angeblasen wurden.

Die Stadt Würzburg hatte für den Handel eine sehr günstige Lage. Aus den Thoren dieser Stadt ging die „Straße nach Sachsen" (zum „neuen Thor" hinaus), die „Straße nach Bamberg, Nürnberg und Regensburg" (durch das „Rennweger Thor"), die „Straße nach Ansbach und Augsburg" (durch das „Sanderthor"), die „Straße nach Frankfurt", die „Straße nach Mergentheim" (durch das „Zellerthor"), und die „Straße nach Fuld" (durch das „Pleichacher Thor").

1) Näheres siehe Plochmann a. a. O.

Nicht so ganz mit Unrecht sagte Franz Ludwig von Erthal, daß keine Stadt in Deutschland sich rühmen könne, für den Transithandel besser gelegen zu sein, als Würzburg; er fügte hinzu, daß erst seit einigen Jahrzehnten diese Bedeutung des Handels für das Volkswohl erkannt worden sei, und wie rege sei der Handel in Würzburg schon geworden dank der Maßregeln weniger Fürsten.[1])

Auch die neuere Handelsbedeutung der Stadt Würzburg datiert erst seit dem 18. Jahrhundert. Ob die Stadt überhaupt früher schon einmal, im Mittelalter, eine größere Handelsbedeutung gehabt hat, ist noch unaufgeklärt.[2]) Es darf nicht vergessen werden, daß die Bürgerschaft in Würzburg nicht immer so zufrieden mit dem geistlichen Regiment war, wie in unserer Zeitperiode, daß vielmehr langjährige Freiheitskämpfe der Bürgerschaft viele Kraft absorbierten, während das geistliche Regiment an sich mehr die Entwickelung der Universität als die des Handels begünstigte.

In welchem Maße aber im 18. Jahrhundert der Handel der Stadt Würzburg sich entwickelte, ergibt sich u. a. aus nachfolgender Statistik. In den Würzburger immatrikulierten Handelsstand wurden aufgenommen: Vom Jahre 1660 bis 1700 66, vom Jahre 1700 bis 1800 235, vom Jahre 1800 bis 1835 162 Personen.

Wenn man nun auch in Erwägung zieht, daß unter dieser Anzahl Kaufleute sehr viele Detailhändler waren — nach einem Dekret v. J. 1802 betrug z. B. die verordnungsmäßige Anzahl der einen Laden führenden Spezereihändler in Würzburg 28 —, so ist doch zu berücksichtigen, daß auch die Zahl der Großhandlungen und der Speditions-

1) Die Stadt Würzburg muß einen größeren Ehrgeiz haben, als eine Pensionisten- und Studentenstadt zu sein. Gewiß ist Würzburgs Lage — besonders, wenn einmal die Bergabhänge durch Bäume und Villen belebt sind — von großer landschaftlicher Schönheit, und bezeichnend hierfür ist, daß unser größter deutscher Romantiker Heinrich von Kleist in seinem Briefwechsel mitteilt, daß er auf der Würzburger Mainbrücke stehend erst zum Dichter geworden sei. Allein erst durch eine Vereinigung dieser Vorzüge, die allein für die Entwickelung der Stadt doch wohl nicht ausreichend sein dürften, mit der Vermehrung des Handels, der Industrie und des Reichtums dürfte die Stadt einer großen Zukunft entgegengehen.

2) Scharold schreibt in „Würzburg und seine Umgebungen“ (1836): „Der aktive Handel nach Außen war zu allen Zeiten hauptsächlich nur auf Getreide und Wein beschränkt, und der passive Handel mit andern nothwendigen Lebensbedürfnissen nur auf die Stadt selbst und die nächste Umgegend ausgedehnt. In letzterem entging ihm sogar der bedeutende Waarenabsatz für den ehemaligen fürstbischöflichen Hof, die Klöster und größeren Spitäler, welche sämmtlich ihre Bedürfnisse in Büchern, Spezereien, Blei, Eisen, Kupfer, Leder ꝛc. von Messe zu Messe selbst in Frankfurt kauften und hierher bringen ließen. Andere Artikel, als: Pergament, Papier, Glas ꝛc. pflegten von Nürnberger Hausirern dahier feilgetragen zu werden, diese Verhältnisse dauerten bis in das 18. Jahrhundert.“

geschäfte in Würzburg insbesondere seit Adam Friedrich in fortwährend steigender Entwickelung war. Der Handel der Stadt Würzburg war zu Ende des 18. Jahrhunderts wohl bedeutender als je. Ein Schriftsteller, der auf die Verwaltungsmaßregeln der hochstiftlichen Regierung durchaus nicht gut zu sprechen war und über die Würzburger Indolenz gelegentlich sehr scharf zu Felde zog, schrieb doch die bemerkenswerten, aus der Feder eines in Würzburg ansässigen Mannes doppelt wertvollen Worte[1]): „Jeder, der nur wenige Tage in Würzburg verweilet, kann sich überzeugen, wie befrachtete Schiffe den Mayn heraufkommen, Güterwägen von allen Seiten eintreffen, und wieder nach allen Richtungen hingehen. Die ungeheure Menge ost- und westindischer Produkte, französischer, holländischer und anderer Waaren, welche den Rhein und Mayn heraufkommen, und nach den oberen Gegenden Frankens, der Pfalz, Bayern, Oesterreich ꝛc. bestimmt sind, werden größtentheils hier aus den Schiffen genommen und zur Achse weiter an ihren Bestimmungsort gesendet. Die Straßen von Hamburg, Sachsen ꝛc. nach Schwaben und der Schweitz, sowie jene von Westen nach Osten, durchkreuzen sich in Würzburg, und nur hie und da wenige Verbesserung, so finde ich keinen besseren Ruhepunkt, keinen vortheilhafteren Speditionsplatz für Kaufmannsgüter, als Würzburg.“

Während der Revolutionskriege insbes. nach der Eroberung Amsterdams durch die Franzosen i. J. 1795 [2]) trat für den Rheinhandel sowie für den Mainhandel und demgemäß auch für den der Stadt Würzburg eine zeitweilige Stagnation ein. Nach Beendigung des Krieges aber wurde die Mainschiffahrt und der Handel nach Holland mit größerer Lebhaftigkeit wieder aufgenommen.[3]) Gerade in der Zeit, während der Rheinhandel daniederlag (1792—1802), blühte

1) Argus 1803 „über Würzburgs Lage und Vorteile für den Handel.“

2) Damit war die das ganze 18. Jahrh. hindurch langsam fortschreitende Verschiebung des deutschen Welthandels vom Rheine zur Elbe hin durch ein äußeres Ereignis abgeschlossen.

3) Wir lesen im Argus vom Jahre 1803 hierüber folgendes: „Da man nun wieder anfängt, den größten Theil ausländischer Produkte aus Holland zu beziehen, so ist die Schifffahrt auf dem Mayn wieder von der größten Bedeutung. Ehedem, vor dem verflossenen sturmvollen Jahrzehnte, war es ein wahres Vergnügen, vom majestätischen Rheinstrome an, bis in unsere Gefilde, den trägen Mayn mit Frachtschiffen bedeckt zu sehen; wir hoffen aber für diese langjährige Ruhe bald in gedoppeltem Maße entschädigt zu werden. Wer wird wohl nicht den wärmsten Wunsch hägen, daß alle Fürsten und Bewohner des Maynstromes zur größten Lebhaftigkeit der Schifffahrt wetteifernd mitwirken möchten.“

Wie sich die Stagnation des Rheinhandels während der Revolutionskriege in Mainz geltend macht, ergibt sich am besten aus folgendem: „Während trotz der Ungunst der Verhältnisse in der Zeit von 1793 bis 1797 jährlich durchschnittlich am Mainzer Krahnen 260,060 Zentner zur Beförderung kamen, zeigen die Jahre

aber der Verkehr der Stadt Würzburg nach und von den nordischen Landstraßen. —

Daß der fränkische Handel im Laufe des 18. Jahrhunderts zur Blüte gekommen ist, läßt sich unseres Erachtens kaum mehr bestreiten. Es gibt aber auch Urteile, welche die Betriebsamkeit in Franken als noch sehr entwickelungsbedürftig hinstellten und zwar geschieht dies zumeist im Zusammenhange mit einer allgemeinen Beurteilung der Hochstifte und des geistlichen Staatssystems überhaupt. Bei den Reisebeschreibern und Statistikern Burns, Nikolai, Gercken, Heß, Risbeck, Normann, Grellmann, Großing, Sartori u. a., oder auch in den gegen das geistliche Staatssystem gerichteten Ausführungen im „Argus", dann in „kurzer Abriß der Staatsverwaltung" finden sich vielfach harte Urteile über die mangelhafte volkswirtschaftliche Entwickelung der hochstiftlichen Länder. Dabei ist jedoch zu berücksichtigen, daß manche jener Schriftsteller aus veralteten Quellen und Urteilen schöpften, welche die neue Entwickelung Frankens in der 2. Hälfte des 18. Jahrh. noch nicht kannten, ferner, daß jene stereotypen Klagen über die Unzahl von Bettlern, Bettelmönchen und Müßiggängern in den fränkischen Hochstiften weit mehr den Vorwurf der mangelnden Industrie, bes. der Hausindustrie, begründen, als die geringe Bedeutung des Groß- und Speditionshandels charakterisieren sollten. Übrigens mußte auch hinsichtlich der Industrie seit der Mitte des Jahrhunderts eine ungemein rasch aufsteigende Entwickelung für den vorurteilslosen Beobachter bemerkbar sein.[1])

1798 bis 1800 durch Einführung der französischen Mauth einen Rückgang auf durchschnittlich 193,770 Ztr., eine Quantität, die nur ein Drittel des Verkehrs bedeutet, wie er noch im Jahre 1792 (mit 667,083 Ztr.) bestand. Aus einem Bericht der Mainzer Munizipalität vom 17. April 1800 ist zu entnehmen, daß zu jener Zeit der Mainzer Wasserzoll, der vor dem Kriege noch jährlich 67,500 Fr. betrug, auf 40,500 Fr., die Umschlagsgebühr von 38,000 Fr. auf 16,500 Fr. zurückgegangen war.

Am meisten litt die Stadt Nürnberg unter der kriegerischen Zeit an der Wende des Jahrhunderts. Unter den wenigen Ländern, die bei der überall herrschenden prohibitiven Handelspolitik dem Absatz der Nürnberger Manufakturen noch geöffnet waren, war Frankreich das bedeutendste. Auf den Messen von Frankfurt waren die Nürnberger Artikel bisher stets von französischen, holländischen, amerikanischen und anderen Kaufleuten aufgekauft worden, und dieser Absatz stockte nun vollständig. „Die Zerrüttung des Nürnbergischen Handels und der Arbeits- und Brodmangel des zahlreichen Handwerkerstandes in Nürnberg erreichte in den letzten Jahren des vorigen Jahrhunderts und in den ersten Jahren dieses Jahrhunderts fast den höchsten Grad." (Roth a. a. O.)

Über die Zustände in Franken selbst während dieser Zeit s. Graf J. Soden „die Franzosen in Franken im J. 1796" Nürnberg 1797.

1) In einem nicht einseitig für das geistliche System engagierten Aufsatze in den fränkischen Provinzialblättern (Maiheft 1803), betitelt: „Welche Ansprüche und Aussichten hat die Industrie der fränkischen Fürstenthümer unter der pfalz-

Bei manchen Urteilen über die Stagnation des Handels im 18. Jahrhundert scheint lediglich die Zeit der letzten Jahre dieses Jahrhunderts ins Auge gefaßt zu sein. Damit erweist man aber diesem Jahrhundert, das sich durch große Initiative bei allerdings sehr mißlichen äußeren Verhältnissen auszeichnet, ein Unrecht.

Vielfach will man auch mit den Urteilen über das 18. Jahrhundert nur die „alte Zeit" überhaupt im Gegensatze zu dem Zeitalter der Eisenbahnen kennzeichnen, während man doch jede Epoche zunächst von der vorhergehenden und nicht von der nachfolgenden aus kritisch beleuchten sollte.

Die Darstellung, die Falke über die wichtigste und älteste deutsche Handelsstraße über den Rhein und den Rhein-Donauverkehr im 18. Jahrhundert gibt, ist gleichfalls in manchen Punkten nicht ganz richtig. Daß die Rheinmündung an Holland verloren gegangen war, gereichte freilich dem Rhein-Donauverkehr hauptsächlich wegen der holländischen Zollpolitik nicht zum Vorteile, hat aber an sich so wenig wie heutzutage die Bedeutung einer Unterbindung des west- und südwestdeutschen Handels gehabt.

Gewiß hatte seit dem 16. Jahrhundert der holländische Handel, statt nur den Umschlag und die Spedition der Waren zu vermitteln, den Charakter des Eigenhandels, des Import- und Exportgeschäftes erhalten, während am Rhein, am Main und am Neckar der Handelsstand immer mehr die Rolle des Spediteurs übernahm, der für eine Provision arbeitete, ohne daß die Waren und damit auch der Handelsgewinn sein Eigentum wurden. Allein im 18. Jahrhundert wurde gerade dieser Eigenhandel wieder vielfach in den Städten des Rhein-Donauverkehrs emporgebracht, wobei es dem Grossisten am Maine ziemlich gleichgültig sein konnte, ob der Amsterdamer der erste „Proprietär" der Ware war und der Kölner Kaufmann der erste Spediteur oder umgekehrt; auch der Frankfurter Meßverkehr blühte, der Mainzer wurde gefördert, und der Speditionshandel, der immer noch nützlicher war als gar kein Verkehr, bedeutend gesteigert. Während demnach der Handel durch die Spedition auf holländische Rechnung wirklich zum Teile immer noch „mit holländischem Kapitale betrieben" wurde, war die Schiffahrt am Maine, am Neckar und auch am Mittelrhein vom holländischen Kapitale ganz unabhängig, ein heimisches bedeutendes Gewerbe. Ganz irrig ist die Darstellung, daß Rhein- Main- und Neckar-Schiffahrt im 18. Jahrhundert nur dem Lokalverkehr gedient hätten.

---

baierischen Regierung?" heißt es: „Die Industrie der fränkischen Fürstenthümer im Ganzen genommen hatte in den letzten 10 Jahren so große Fortschritte gemacht, daß sie mit jener in den vorzüglichsten Provinzen Deutschlands wetteiferte."

Auch von der gänzlichen „Französisierung“ des südwestdeutschen Handels im 18. Jahrhundert, die vielfach behauptet wird, ist nichts zu bemerken. Ein viel gefährlicherer Gegner, als das Ausland war Preußen für das west- und südwestdeutsche Handelsgebiet, dann Bremen, Hamburg und bezüglich des Handels nach Österreich und Tirol das in Österreich mit der dortigen Wiederaufnahme des Kommerzienwesens emporkommende Triest. —

Wir glauben im vorstehenden gezeigt zu haben, daß die fränkische Handelspolitik des 18. Jahrhunderts nach vielen Seiten hin nicht ohne thatsächlichen Erfolg war. An diese Errungenschaften und Bestrebungen wurde nun im 19. Jahrhundert, nachdem das Napoleonische Zeitalter wie ein gewaltiger Sturm vorübergerauscht war, wieder angeknüpft, und die Entwickelung des Aufklärungszeitalters ganz organisch fortgesetzt.

Das Bedürfnis nach einem weiteren Verkehrsgebiet und nach einem größeren Staatswesen, das in unserer Epoche in Franken so vielfach zum Ausdruck kam, wurde erst vollkommen befriedigt durch die Angliederung Frankens an Bayern.

Vorher freilich bekam das Land erst noch zu fühlen, daß nicht das Wohl des Ganzen und die organische Weiterentwickelung des Bestehenden auf dem Wege der fortschreitenden Befriedigung der Landesinteressen oberstes Gesetz im Vaterlande war, sondern der Größenwahn und die Willkür eines Einzelnen, des französischen Imperators.

Das ganze Maingebiet erlebte in politischer Beziehung während der ersten beiden Jahrzehnte dieses Jahrhunderts so wechselvolle Schicksale, daß die Hardenbergischen Territorialveränderungen dagegen gar keine Rolle spielen. Das Hochstift Würzburg wurde zunächst (1803) kurbayerisch und nahm, wie aus den Zeitungen und Zeitschriften dieser Jahre hervorgeht [1]) lebhaften Anteil an der sehr entschieden liberalen Strömung, welche damals in München unter Montgelas zur Herr-

1) Wir schöpfen bei dieser Skizze der Entwickelung des 19. Jahrhunderts hauptsächlich aus Druckschriften und aus den Akten des Würzburger Handelsrates; dabei übergehen wir jedoch vieles, was wir als bekannt voraussetzen können, so die Rheinschiffahrtsgesetzgebung seit Beginn des 19. Jahrhunderts. Auch auf diesem Gebiete wurde es durchaus nicht mit einem Schlage anders, sondern es dauern die Verhältnisse des 18. Jahrhunderts in vieler Beziehung noch ins 19. Jahrhundert fort. Durch die Rheinschiffahrtskonvention vom 15. Oktober 1804 errangen die Frankfurter die Exzeption von dem Mainzer Schiffsumschlagsrecht für ihre Rheinfahrten und die Teilnahme an der Untermainschiffahrt durch Einführung eines Frankfurter Marktschiffes neben dem Mainzer. So wurde allmählich nach den Kriegen Schritt für Schritt an der Befreiung der Rheinschiffahrt weiter gekämpft. S. Bockenheimer a. a. O., woselbst eine Darstellung des Mainzer Handels in den ersten Jahrzehnten unseres Jahrhunderts sich findet.

schaft gekommen war [1]), doch hatten die fränkischen „Illuminaten" auch wieder ihre Eigenart und stellten fleißig Programme auf, nach welchen Bayern und Franken harmonisch regiert werden könnten.

„Sei ihnen was Franz Ludwig war", ruft der mehrfach citierte Kritiker der hochstiflichen Staatsverwaltung der seit Karl Theodors Regierung etwas einseitig für die Rheinpfalz engagierten kurbayerischen Regierung zu, und diese Worte wurden späterhin nach Einführung der Verfassung der Landtagsmajorität gegenüber in den verschiedensten Variationen wiederholt.

Der kurbayerischen Regierung folgte durch den Frieden von Preßburg 1805 in Würzburg [2]) die toskanische, unter welcher aus dem Hochstift ein Großherzogtum gebildet wurde. Die Thatsache der französischen Oberherrschaft, die Kontinentalsperre, die Einführung der französischen Mauthverfassung in den kleineren souverän gewordenen Rheinbundesstaaten, gibt der Handelspolitik dieser Jahre das charakteristische Gepräge. Nach der großherzoglichen Regierung kam Würzburg durch den ersten Pariser Frieden (1814) abermals an Bayern, das inzwischen (1806) zum Königreich geworden war und auch in den übrigen fränkischen Fürstentümern, Bamberg, Ansbach, Bayreuth 2c. dauernd zur Herrschaft gelangte.

Bayern hatte nach der Vereinigung mit den fränkischen Fürstentümern, die nun auch durch eine gemeinsame Grenzzolllinie bethätigt wurde, eine ähnliche handelspolitische Aufgabe wie im Norden Preußen nach seiner Erweiterung durch die Fürstentümer Magdeburg und Halberstadt.

Preußen suchte [3]) seit Ende des 17. Jahrhunderts durch seine Elbhandelspolitik das neu erworbene Land zu einem durch gemeinsame Interessen enge verwachsenen Bestandteil der Monarchie zu machen.

In dem Elbehandel gab Preußen den „hadernden Sonderinteressen" das vereinigende Band. So war es mit dem Mainhandel und dem Main-Donauverkehr bei dem fränkisch-bayerischen Staatswesen. Die unter Karl Theodor in der bayerischen Handelspolitik zur vollen Herrschaft gelangte Begünstigung des Neckar-Donauverkehrs und des Mannheimer Handels, die, wie wir gezeigt haben, nicht einmal den Städten München und Augsburg, sondern außer Mannheim vor allem dem Handel von Heilbronn, Kannstatt, Lauingen, Memmingen und Lindau zu gute gekommen war, mußte einer entschiedenen Förderung des

---

1) S. d. II. Bd. dieser Sammlung.

2) Das politische Schicksal aller fränkischen Territorien in dieser Zeit zu verfolgen, würde uns zu weit führen. Wir verweisen auf Wolf a. a. O. und auf die Karte von Bayern im 19. Jahrhundert in Pregers Lehrbuch der bayer. Geschichte. Leipzig 1893.

3) Schmoller a. a. O.

Mainhandels und des Main-Donauverkehrs Platz machen. Die trotz der politischen Vereinigung aus mehrfachen Gründen und nicht in letzter Linie durch die in den Mainkrümmungen sich bietende natürliche Disposition zur Zersplitterung und handelspolitischer Befehdung neigenden Franken mußten hauptsächlich durch den Hinweis auf das große gemeinsame Interesse, welches in der Blüte des Mainhandels und in dem Besitze des Rhein-Donauverkehrs lag, unter sich und mit den bayerischen Stammländern in Harmonie gehalten, und der bereits das zweite Jahrhundert andauernde, stets stimulierend wirkende handelspolitische Konkurrenzkampf mit dem Neckargebiet siegreich beendet werden.

Den Jahrhunderte alten großen, von Bayern und Franken vom 14. bis in die Mitte des 18. Jahrhunderts gemeinsam gepflegten mitteleuropäischen Transitverkehr, der bald von Holland und Belgien nach Italien, bald die Donau hinab, immer aber in seinem Hauptaste von dem Rheine zur Donau sich hinzog, in dem durch die allgemeine Verkehrsentwickelung entsprechend gesteigerten Maßstabe durch Franken und Bayern zu leiten und damit auch dem Handel und der Industrie, dem Import und Export Anknüpfungspunkte zu geben und durch die Blüte dieser Gewerbe der heimischen Landwirtschaft stets sichere Nachfrage, den ärmeren landwirtschaftlichen Gegenden stets Nebenverdienst zu verschaffen, das war ein hohes handelspolitisches Ziel für Bayern.

Soweit die Erreichung dieses Zieles von der Entwickelung der Verkehrsmittel abhing — und diese ist ja geradezu ausschlaggebend hierfür — kam zunächst der weitere Ausbau des Chausseenetzes in Franken und Bayern in Betracht.

In dieser Beziehung war Bayern seit des Kurfürsten Maximilian Josef[1]) Regierung, Franken seit Adam Friedrich und überhaupt Süddeutschland[2]) den übrigen deutschen Gegenden um ein gutes Stück voraus. Dem Main-Donauverkehr war in den 1740er Jahren das erste große deutsche Chausseeprojekt von Günzburg nach Wertheim bezw. Würzburg gewidmet und als Versuchsstrecke wurde das Glied Nördlingen-Öttingen im Jahre 1753 als erste deutsche Chaussee ausgebaut[3]); im Jahre 1764 wurde vom Kaiser zur Nachahmung dieser Chaussee aufgefordert und erst gegen Ende des Jahrhunderts wurden die ersten Chausseen in Preußen gebaut. Auch im 19. Jahrhundert geschah hierin vieles in Bayern und wurde manches den Fortschritten der Technik entsprechend ver-

1) Siehe hierüber Pechmann a. a. O., hinsichtlich der Gesetzgebung auch Stoll: das Bauwesen im Königreich Bayern.

2) Näheres hierüber s. Biedermann a. a. O.

3) Müller: der Chausseebau und seine Hilfswissenschaften, Jena 1881, verlegt den Ausbau dieser Chaussee irrtümlich in den Anfang des 19. Jahrhunderts.

bessert. So wurde unter anderem in den Jahren 1818—1825 das noch fehlende Glied der von Würzburg ausgehenden „bayrischen Route", die Chaussee von Würzburg nach Ochsenfurt ausgebaut, während die Chaussee von Würzburg nach Aschaffenburg, „die beinahe ganz zu Grunde gerichtet war", wieder hergestellt wurde. [1])

Allein die Chausseen genügten dem wachsenden Verkehrsbedürfnisse des neuen Jahrhunderts bald nicht mehr. Die wirtschaftliche Entwickelung drängte auf die Erfindung neuer leistungsfähigerer Verkehrsmittel und Verkehrsstraßen hin. Zunächst sind es nun die Wasserstraßen, welche nach der Verallgemeinerung des Chausseewesens und nach einer Periode erhöhter Bedeutung des Landstraßenverkehrs, sowie bei dem gesteigerten Verkehrsbedürfnis wieder den Charakter als Vorzugsverkehrsstraßen und damit als Leitwege für Handel und Industrie in hohem Maße erhalten. Die 20er Jahre unseres Jahrhunderts sind die klassische Zeit der künstlichen Wasserstraßenprojekte und zugleich beginnt nunmehr allenthalben die Ausführung systematischer, größtenteils auf lange Perioden angelegter Flußregulierungswerke [2]). Dabei tritt vor allem wieder der Main-Donauverkehr in den Vordergrund, das später unter König Ludwig I. zur Ausführung gekommene Projekt eines Main-Donaukanals, das in den 20er Jahren nach dem Titel der Schrift des Grafen von Soden die Bezeichnung Maximilianskanal trug.

Aber nicht nur dieses Projekt, sondern eine ganze Reihe anderer zum Teile etwas kühner Pläne hinsichtlich des Ausbaues eines vielverzweigten bayerischen Wasserstraßennetzes, das sich — nebenbei bemerkt — selbst über den Brenner nach Italien erstrecken sollte, wird in der Litteratur und in der Presse erörtert. [3]) Das Main-Donaukanalprojekt erregte auch das Interesse weiterer Kreise außerhalb Bayerns.

Es ist bezeichnend für diese Zeit, daß Goethe, der damals ja den zweiten Teil seines Faust vollendete, seinen Helden, nachdem er die

---

1) Eos, Zeitschrift für Bayern 1825 Nr. 159: „Über Wasser, Brücken- und Straßenbauten in Bayern".

2) Bezüglich der Gesetzgebung siehe Pözl: die bayerischen Wassergesetze 2. Aufl. Erlangen 1880 und Stoll a. a. O.

3) Die wertvolle Sammlung der Münchener Staatsbibliothek über diesen Gegenstand, zum großen Teil auf Schenkungen aus der Privatbibliothek König Ludwig I. beruhend, haben wir zur Zeit in Bearbeitung und gedenken wir demnächst eine Studie über diese interressante Wasserstraßenepisode der bayerischen Verkehrsgeschichte zu veröffentlichen. Die Litteratur über das Main-Donaukanalprojekt geht auch in frühere Jahrhunderte zurück. Der praktische Nutzen der Betrachtung dieser alten Projekte ist wie in so vielen Dingen der Kultur- und Wirtschaftsgeschichte weniger ein direkter, aber man kann oft alte Ideen mit ganz neuen modernen Mitteln wieder aufnehmen.

ganze Skala des menschlichen Jammers und Glückes durchkostet, und „seiner Weisheit letzten Schluß" in der praktischen Kulturarbeit, im Menschendienst gefunden hat, als Wasserbaufachmann enden läßt. Die Worte „Eröff'n ich Räume vielen Millionen, nicht sicher zwar, doch thätig-frei zu wohnen" ꝛc. beziehen sich auf ein großes Regulierungswerk. Goethe, der größte Sohn des Frankenlandes, der zeitlebens seine Vaterstadt Frankfurt a. M. nicht aus den Augen verlor, interessierte sich übrigens damals auch speziell für den „Gedanken Karls des Großen", für das Main-Donaukanalprojekt. Doch schreibt er hierüber etwas skeptisch: „Dieses Unternehmen ist so märchenhaft, daß ich an dessen Ausführung zweifle, zumal in Erwägung unserer deutschen Mittel". Wie konnte er auch damals ahnen, daß bald nach seinem Tode, Tausende von Millionen für die Eisenbahnen aufgebracht und verbaut wurden?

Das Zeitalter der Eisenbahnen kündigte sich frühzeitig in Bayern an. Mitten unter den Klassikern der Chausseen- und Wasserstraßenprojekte in Bayern erhebt sich ein Romantiker, der von Eisenstraßen träumt, auf seine Erfahrungen in England hinweist und hartnäckig prophezeit, alle diese Wasserstraßenpläne würden durch die Erfindung der Eisenbahn und speziell durch sein „neues System der fortschaffenden Mechanik" [1]) illusorisch werden, es war dies der k. b. Oberbergrat in München, Josef Ritter von Baader, der bayerische Stephenson.

Aus den Steinstraßen oder „Straßendämmen" des 18. Jahrhunderts entwickelten sich die Eisenstraßen des 19., und die Wasserstraßenprojekte traten wieder auf längere Zeit in den Hintergrund. Nur eines, das in erster Linie dem fränkischen Handel gewidmet war, das Main-Donaukanalprojekt wurde festgehalten und gelangte unter König Ludwig I. zur Verwirklichung. Es war dies der erste große deutsche Kanal, welcher eine hochgelegene Wasserscheide überschritt und in ganz Europa Aufsehen erregte.

Auch das erste große Eisenbahnprojekt in Süddeutschland und wohl auch in Deutschland überhaupt, war auf den fränkischen Handel und auf den Main-Donauverkehr gerichtet [2]) und sollte nach Baaders Plan die Städte Donauwörth und Marktbreit verbinden.

Dies Projekt und die entsprechenden Vorversuche hierzu beschäf-

---

1) Zuerst 1821 in Dinglers polytechnisches Journal Bd. II. 4. (Stuttgart 1821) auszugsweise erschienen. Der volle Titel lautete hierselbst: „Neues System der fortschaffenden Mechanik zur Erleichterung des Transportes aller Waren und Produkte, zur Belebung des Handels und Gewerbefleißes, zur Beförderung des Ackerbaues, des inneren Verkehrs und des Nationalwohlstandes aller Länder."

2) Näheres siehe K. Lutz: Der Bau der bayerischen Eisenbahnen rechts des Rheines. München 1883.

tigten die Öffentlichkeit und besonders auch den fränkischen Handelsstand bereits im Jahre 1825. Das Projekt kam damals nicht zur Ausführung und wurde schließlich auf die Versuchsstrecke Nürnberg-Fürth beschränkt, die dann auch als erste deutsche Eisenbahn ausgebaut wurde.

Im engsten Zusammenhange, in Wechselwirkung mit der Entwickelung der Verkehrsmittel steht die Entwickelung des deutschen Zollvereins und mit Recht betonte Nebenius in seiner berühmten Denkschrift die Bedeutung, welche der Zollverein für verschiedene Verkehrsprojekte und speziell auch für das Main-Donaukanalprojekt habe.

Von seiten Bayerns und seines König Ludwig I. geschah schon frühzeitig alles, um das große nationale Werk zu stande zu bringen. Hier in Süd-, West- und Südwestdeutschland waren ja die eigentlichen Interessenten des Zollvereins in Deutschland. Wie nach einem wirtschaftlichen Gesetze der Schwerkraft drängte die volkswirtschaftliche Konsolidierung Preußens auf die volkswirtschaftliche Vereinigung jener kleineren Staaten hin und zur schließlichen Verbindung mit Preußen selbst. In Süddeutschland und speziell in Franken hatte der erste agitatorische Verein für die deutsche Zolleinigung, der „allgemeine deutsche Handels- und Gewerbeverein" (1819—23), dessen Sekretär List war, seinen Sitz (Nürnberg), und seine Mitglieder und Korrespondenten finden wir zumeist in Nürnberg, Würzburg, Darmstadt, Frankfurt, München 2c.

Nicht ohne zum Teil schwere wirtschaftliche Opfer für Franken [1]) kamen die Zollunionen der süddeutschen Staaten und dieser mit den norddeutschen zu stande. Es ist, da die Zollvereinsentwickelung bisher hauptsächlich von der politischen und diplomatischen Seite aus dargestellt wurde, noch nicht genügend gewürdigt, welche Verschiebungen in Handel, Industrie und Gewerbe die wirtschaftliche Vereinigung der verschiedenen deutschen Staaten mit sich brachte, daß Jahrzehnte lang die Nachwirkungen der Vereinigung auf manchen Gebieten bemerkbar waren, und erst in neuerer Zeit der Ausgleich als vollzogen betrachtet werden kann. [2]) Allein bald wurde allgemein erkannt, daß die Vorteile des Zollvereins die Schattenseiten weit überwogen. Denn was

---

1) Wir erinnern an die früheren Eisen- und Glashütten des Spessart, die Tuchindustrie der Rhön, die gesamte fränkische Hausindustrie, die seit dem 18. Jahrh. entwickelt worden war, an die Öl-, Zucker-, Branntwein- und Lederindustrie 2c. Dabei ist jedoch auch der Niedergang der Mainschiffahrt von Einfluß gewesen.

2) Gerade in unserer Zeit der internationalen handelspolitischen Annäherung dürften volkswirtschaftliche Untersuchungen auf diesem, nunmehr der Geschichte und damit der objektiven Forschung angehörenden Gebiete der deutschen Zollunionen ergiebig sein. Die älteren Arbeiten z. B. die von Hundshagen über die Schädigung Hessens und die von Megner über die Bedrückung des süddeutschen Gewerbes durch die norddeutsche Konkurrenz sind zu sehr von den unmittelbaren Ereignissen beeinflußt.

können die herrlichsten Transitverkehrsstraßen nützen, wenn sie durch Absperrungszölle „verbaut" sind?

So war also auf dem Gebiete des Verkehrswesens, insbesondere unter der Regierung König Ludwig I. in Bayern nahezu alles geschehen, um das große oben bezeichnete handelspolitische Ziel zu erreichen, denn wir hatten für den Main-Donauverkehr die älteste große Poststraße, wir hatten in Bayern und für den Main-Donauverkehr die ersten Chausseen, die erste Eisenbahn, den ersten großen Gebirgskanal in Deutschland.

In allen drei Etappen, in welchen sich die Entwickelung der Verkehrsmittel, der Grundlagen der Volkswirtschaft seit dem Mittelalter vollzog, waren wir voran und auf der Höhe der Zeit.

Der Ausbau des Eisenbahnnetzes schritt nun stetig vorwärts [1]), während die Flußregulierungsarbeiten zwar auch stetig und im ganzen Lande, aber in einem wesentlich langsameren Tempo ihren Fortgang nahmen.

Bald aber wurde mehr und mehr die Bedeutung der Wasserstraßen ganz vergessen und die Handelspolitik wurde im wesentlichen zur Eisenbahnpolitik.[2]) Das äußerte sich weniger am pfälzischen Rheine, dem das Zusammenwirken mehrerer Staaten zu gute kam, sondern vor allem am Maine, der der wichtigste und bedeutendste bayerische Fluß geworden war, nachdem die Donau durch ihre damals noch sehr mangelhafte Schiffbarkeit und durch die österreichische Absperrungspolitik in ihrer Verkehrsbedeutung wesentlich herabgedrückt wurde.

Mainhandel und Mainschiffahrt waren nach der zu Ende des 18. Jahrhunderts durch die Entwickelung des Landstraßenverkehrs und durch die geschilderten zahlreichen Mißstände eingetretenen Krisis mit der gesteigerten Bedeutung der Wasserstraßen seit den 20er Jahren unseres Jahrhunderts zu einer zweiten Blüte gelangt. Es vollzog sich dabei nunmehr vollständig der Übergang vom Speditionshandel zum Eigenhandel, der bereits im 18. Jahrhundert angebahnt worden war und jetzt durch die Entwickelung der Eisenbahnen, welche das Umschlagsgeschäft selbst betrieben und die uralten Dienste des Speditionshandels in der Hauptsache überflüssig machten, wesentlich gefördert wurde.

Ohne uns in Einzelheiten einzulassen, wollen wir nur erwähnen, daß unter den kleineren Mainstädten der Platz Marksteft, der jetzt seine politische Bedeutung verloren hatte und auch bei den Eisenbahnbauten übergangen wurde, zurücktrat, während Marktbreit emporkam.[3])

---

1) Näheres siehe Lutz a. a. O.

2) Näheres siehe Zoepfl: Über Vergangenheit und Zukunft des Rhein-Donauverkehrs, Nürnberg 1893.

3) Zahlen, insbesondere offizielle Daten sprechen eine beredte Sprache. Schon im Jahre 1845 wird Marktbreit in der Allgemeinen Zeitung als einer der

Breit, Kitzingen, Würzburg, die Städte der ersten Mainausbiegung, die man als eine dislocierte Handelsstadt ansehen sollte, waren um die Mitte des Jahrhunderts auf dem besten Wege, für das südöstliche Deutschland und für Österreich in Konkurrenz mit Triest das zu werden, was Mannheim für den ganzen Süden Deutschlands allmählich konkurrenzlos wurde. Auch die übrigen Mainstädte von Bamberg bis Mainz nahmen einen bedeutenden Aufschwung hinsichtlich des Handels und der Industrie. Nahezu alle heute noch im bayerischen Mainfranken bestehenden größeren Fabriken, z. B. die Aschaffenburger Papierindustrie, die Würzburger Schnellpressen-, Schaumwein- und Brauereiindustrie, die Schweinfurter Farbenfabriken u. a. wurden damals in der ersten Hälfte unseres Jahrhunderts gegründet. Man kann sagen, daß die ganze Industrie von Aschaffenburg bis Bamberg, die jedoch heute trotz einzelner Betriebsvergrößerungen und Neugründungen nicht mehr so mannigfaltig ist, wie früher, und in einzelnen Zweigen nicht mehr auf der Höhe der Zeit steht, mit der ersten Blüte der Mainschiffahrt im 18. Jahrhundert und dann mit der zweiten Blüte derselben im 19. Jahrhundert emporgekommen ist.

Die Mainzölle, welche immer noch von den „Untermainständen" insbesondere von Baden (in Wertheim) zu gunsten Mannheims fleißig in den Dienst der territorialen Handelspolitik gestellt wurden und einer vollen Entwickelung des Mainverkehrs sehr hinderlich waren, wurden endlich 1866, also hundert Jahre nach dem ersten auf Herabsetzung der Mainzölle gerichteten Handelsvertrage Adam Friedrichs (1766), aufgehoben. Einer vollen Entwickelung des Mainverkehrs, wie sie das Zeitalter der Aufklärung ersehnt hatte, wäre nun nichts mehr im Wege gestanden, wenn der Main als Wasserstraße den Anforderungen des Eisenbahnzeitalters gemäß ausgebaut worden wäre. Würde im Jahre 1845 nach Vollendung des Ludwigs-Donau-Mainkanals in gleichem Tempo wie bei diesem Unternehmen an dem Maine von Bamberg aus weiter gearbeitet worden sein, wäre damals die Kanalisierung des Maines beschlossen worden, welche nach dem Urteile der Sachverständigen allein geeignet ist, den nicht sehr wasserreichen Fluß in einen leistungsfähigen Zustand zu versetzen, so wäre

---

bedeutendsten süddeutschen Handelsplätze bezeichnet, welcher sich namentlich durch seinen Kaffeehandel auszeichne. Es wurden im Jahre 1843 11,678 Zollzentner Kaffee in Marktbreit versteuert, so daß das kleine Marktbreit in der Reihe der Zollvereinsplätze, in welchen über eine Million Zollpfund Kaffee verzollt wurde, den 16. Platz einnahm und sich an die Städte Stettin und Danzig anreihte. Nachfolgende Tabelle über die innerhalb eines zehnjährigen Zeitraumes 1852—61 am königl. Zollamte beim Import verzollten Hauptwarenartikel Marktbreits gibt einen Begriff von der früheren Handelsbedeutung der kleinen Mainstädte:

in 15 Jahren die Strecke Bamberg—Aschaffenburg, und in 20 Jahren

Am kgl. Hauptzollamte wurden von Marktbreiter Kaufleuten als Hauptartikel beim Eingange verzollt:

In den Jahren	Baumwollgarn rohes	Farbhölzer	Krapp	Wein franz. u. span.	Getrocknete Süd-früchte	Gewürze	Kaffee, roher	Geschälter Reis	Thran	Rauchtabak und Zigarren	Öle und Soda	Geschmiedetes Eisen	Honig und Syrup	An Eingangs-zöllen wurden erhoben
	Zoll-Zentner													fl.
1852	422	1126	194	137	120	884	12601	7048	220	39	279	74	407	175771
1853	307	702	76	30	100	848	13466	3853	193	57	264	—	244	149961
1854	299	207	171	199	37	726	13529	3043	110	61	374	—	166	141045
1855	599	998	185	250	146	836	14150	2665	85	88	574	—	555	151314
1856	182	322	75	120	20	706	11785	2830	98	69	787	—	506	122661
1857	192	2076	63	100	51	758	15370	2534	77	49	553	105	298	153303
1858	89	529	174	3	65	927	17215	3112	49	41	280	575	243	173921
1859	28	484	96	285	67	881	15550	3296	—	52	344	296	684	161003
1860	50	nicht mehr notiert	143	145	23	747	13573	2695	5	56	456	160	221	137835
1861	18		132	—	15	897	16038	3160	—	77	465	27	452	160775
Summa:	2186	6444	1309	1269	614	8180	143277	34236	837	589	4376	1237	3776	1527589

Dazu ist zu bemerken, daß mit Ausnahme einer dem Zollbetrage von 24000 fl. entsprechenden Warenmenge alle angegebenen Waren nur für Marktbreiter Handelshäuser bestimmt waren. Nach Abzug dieses Betrages hat also der Marktbreiter Großhandel dem Zollverein in den 10 Jahren 1852—61 rund 1½ Mill. fl. an Eingangszöllen bezahlt. Im einzelnen ist zu beachten, daß die rohen Farb-

der ganze Flußlauf bis Mainz vollständig kanalisiert gewesen und wir hätten seit 1865 eine den Anforderungen der Zeit entsprechende

hölzer, die in einer Marktbreiter Mühle vermahlen wurden, seit 1860 zollfrei und deshalb nicht weiter notiert wurden.

Außer diesen direkt importierten Zollgütern wurden an inländischen Zollvereinsgütern am Marktbreiter Hafenplatz noch im Jahre 1860 angemeldet und notiert: 1. Angekommen. a) zu Berg: 28768 Ztr.; b) zu Thal: 890 Ztr.; c) zu Land: 13259 Ztr., zusammen also 42917 Ztr. 2. Abgegangen. a) zu Berg: 7227 Ztr.; b) zu Thal: 12352 Ztr.; c) zu Land: 17648 Ztr., zusammen 37227 Ztr.; in Summa aus dem internen Verkehr 80144 Ztr. in einem Jahre.

Von den wichtigsten Artikeln dieses Handels mit Inlandsgütern finden wir in günstigen Jahren nachfolgenden Jahresumsatz notiert: Zucker (14870 Ztr.), Metalle und zwar geschmiedetes und gewalztes Eisen, Schwarz- und Weißblech, Draht, Stahl, Zink, Blei (54460 Ztr.), Wein und Spirituosen (10000 Ztr.), Öle (1200 Ztr.), gedörrtes Obst (2500 Ztr.), Lithographiesteine (15310 Ztr.), Zement (2000 Ztr.).

Zu diesem Import- und Inlandsverkehr kam noch die Ausfuhr von Landesprodukten, besonders in Cerealien. Es wurden im zehnjährigen Durchschnitte von Marktbreit damals exportiert: 8249 „Schaff" Weizen, 2005 Kern, 1276 Korn, 1373 Gerste, 1633 Haber, 623 Hülsenfrüchte, in Summa 15171 Schaff per Jahr. Der Export an Landesprodukten war natürlich je nach der Ernte verschieden. Am stärksten war er 1855 mit 41584 Schaff. Die eigene landwirtschaftliche Produktion der Gemeinde brachte 70—80000 fl. jährlichen Erlös und ging deren Absatz nach Bayern, Sachsen und Preußen. Das Absatzgebiet des Marktbreiter Großhandels überhaupt war vor allem ganz Bayern und Österreich via Passau, Freilassing oder Simbach (Plochmann a. a. O.). Was bedeutet gegen einen solchen Handel, den die Mainschiffahrt brachte, ein wenn auch noch so großer „Stationsverkehr" von durchfahrenden und vielleicht 10 Minuten anhaltenden Güterzügen?

Viel bedeutender als der Marktbreiter Handel war auch der Nürnberger Verkehr damals nicht, als derselbe lediglich auf die Landstraßen angewiesen war; der Gesamtgüterverkehr Nürnbergs war im Jahre 1833 folgender:

Güterverkehr	Einfuhr	Ausfuhr
	Bayerische Zentner.	
Tyroler und Venediger	13 631	21 227
Fränkische und Oberrheinische	67 631	37 905
Frankfurter und Prager	13 890	25 515
Österreicher und Regensburger	12 179	24 737
Leipziger und Naumburger	18 313	32 741
Schweizer und Oberländer	12 607	20 924
Hessen-Thüringer und Böhmische	34 119	9 193
Hamburger und Amsterdamer	27 183	21 882
Augsburger und Schwäbische	8 375	12 290
Salzburger und Landshuter	3 818	7 745
	211 746	213 859.

Wir wollen gar nicht ausscheiden, welche Quantitäten von diesen damals durch die Bestättereien notierten Gütermengen für den Handel, und welche für die Gewerbe Nürnbergs in Betracht kamen. Wie anders wurde es nach der Ein-

Wasserstraße gehabt.[1]) Der Ludwigskanal, der für die damalige Zeit ganz beträchtliche Dimensionen hatte und heute noch als höchster der existierenden Kanäle bewundert wird, der aber mit dem Niedergang des Mainverkehrs seine eigentliche handelspolitische Bedeutung vollständig verlor, hätte noch lange Zeit seine Aufgabe erfüllt, denn er hätte an eine verkehrsreiche Wasserstraße Anschluß gehabt.[2]) Mit dem fortschreitenden Verkehr wäre man wohl von selbst an die Verbesserung der gesamten Wasserstraße und an die Vergrößerung der Dimensionen gegangen.

So aber fuhr man fort, die Finanzkraft des Staates zwar fortgesetzt in hohem Maße den Eisenbahnbauten, nicht aber auch in einem verhältnismäßigen Teile den Wasserstraßen zuzuwenden, ja man begünstigte selbst durch die Tarifpolitik den direkten Eisenbahnverkehr vom Rhein her, wodurch die Mainschiffahrt vollends brach gelegt wurde. Diese Fehler, die übrigens auch in vielen anderen Gegenden gemacht wurden, rächten sich, während dort, wo während der Eisenbahnära gleichzeitig für die Hebung der Schiffahrt vieles geschah, — eine Forderung, die auch König Ludwig I. festgehalten hatte — heute die Früchte dieser Verkehrspolitik geerntet werden. Die Folge dieses Verwaltungsfehlers war in Franken vor allem eine Krisis des Mainschiffergewerbes, welche in den 70er und 80er Jahren also etwa hundert Jahre nach der Krisis des Schiffergewerbes unter Franz Ludwig von Erthal zu Tage trat. Hand in Hand mit der Krisis des Mainschiffergewerbes ging ganz wie vor hundert Jahren der Niedergang des Mainhandels, der prompte Aufschwung des Neckarhandels und insbesondere des ohnehin schon weitverzweigten Handels der Stadt Mannheim, die allmählich fast den ganzen früheren Rhein-Donau-Handel der Mainstädte an sich zog; eine weitere deutlich wahrnehmbare Folge war der Niedergang der kleineren Mainstädte und ihres Hinterlandes und trotz des Anwachsens der Hauptstädte ein Rückgang der Gesamtbevölkerungsziffer in Mainfranken von Aschaffenburg bis Bamberg. Es zeigte sich da die soziale Bedeutung der Wasserstraße, welche viel zu der einleitend geschilderten früheren Wichtigkeit der kleinen

---

führung der Eisenbahnen und mit dem Rückgange der Mainschiffahrt! Was ist heute Nürnberg geworden und was Marktbreit oder gar Marktsteft?

1) Karg: Über die gegenwärtige und zukünftige Schiff- und Flößbarkeit des Maines. Würzburg 1880. Diese die Kanalisation des ganzen Maines warm befürwortende Schrift des früheren unterfränkischen kgl. Kreisbaurathes enthält auch einige interessante Mitteilungen über den Main als Wasserstraße in früherer Zeit.

2) Nach dem seitherigen Regulierungsplan würde der Main bei dem Jahresaufwand von ca. 100000 M. erst im Jahre 1920 eine Minimal-Fahrwassertiefe von 60—90 cm. erhalten, also auch dann noch nicht in einem harmonischen Wasserstandsverhältnisse zu dem Ludwigskanal (1,2 m. Fahrwassertiefe) sich befinden.

Provinzialstädte beitrug und der Entvölkerung des platten Landes einerseits, der Übervölkerung der Großstädte anderseits entgegenwirkt [1]).

Gleicht doch das ganze Flußufer einem langgestreckten, überall zugänglichen Güterbahnhof, der obendrein noch einem Vorzugsverkehrsmittel, der billigen Schiffahrt dient. Hatte die zielbewußte Handelspolitik des Aufklärungszeitalters und der gesteigerte Mainverkehr im 18. Jahrhundert eine stete Zunahme und Bereicherung der Bevölkerung in ganz Mainfranken bewirkt, so brachten die Eisenbahnen nicht allen vaterländischen Gegenden gleichen Gewinn. Nürnberg-Fürth und München hatten in Bayern wohl den größten Vorteil von den Eisenbahnen; Industrie und Verkehr in anderen Gegenden wurden auch, wenn auch nicht in gleich hohem Maße, gefördert, aber mit höhnischem Pfiff eilt die Lokomotive heute auch an Gegenden vorüber, die früher die Ruhepunkte des Verkehrs waren, zu den wenigen großen Zentren des Handels und der Industrie [2]). Was durch die Eisenbahnen für die Erreichung jenes großen handelspolitischen Zieles in Bayern zu erreichen war, ist im großen und ganzen erreicht. —

So brachte also die neueste Zeit neue Aufgaben für die nunmehr vom bayerischen Staate geleitete fränkische Handelspolitik. Die sonstigen früheren Hindernisse wie z. B. die Mainzölle bestehen nicht mehr; der Staat kann jetzt seine Initiative voll entfalten. Während früher mehr die Schattenseiten unserer politischen Verfassung in der fränkischen Handelspolitik zu Tage traten, werden sich jetzt, nachdem in Franken die schlimmen politischen Mißstände des 18. Jahrhunderts mit den Mainzöllen in ihren letzten Resten beseitigt und größere Staatswesen in Süddeutschland gebildet sind, die Vorteile unserer deutschen politischen Dezentralisation geltend machen, welche das sonst z. B. in Kunst und Wissenschaft so hochgeschätzte Prinzip der Individualisierung auf die Staatsverwaltung überträgt und einer gleichmäßigen vollen Entwickelung der verschiedenen Gegenden, einer wetteifernden Erfüllung spezieller Kulturaufgaben dient. Die neuen Aufgaben der fränkischen Handelspolitik bestehen vor allem in einer durchgreifenden Verbesserung des Maines als Verkehrsstraße [3]).

---

1) Max Honsell: Über die kulturgeographische Bedeutung der Flüsse und ihre Entwickelung als Verkehrswege. 1889.

2) In allerneuester Zeit macht sich übrigens auch in Franken wieder eine allgemeinere Neigung zur Dezentralisation in Industrie und Handel bemerkbar.

3) Über die vorläufige Hebung des Mainverkehrs durch Dampfkettenschiffahrt s. u. a. Bellingrath: Die Reform der Mainschiffahrt. Dresden 1880; Zoepfl: Der Main als Verkehrsstraße. Würzburg 1890; und derselbe: Die volkswirtschaftliche Bedeutung der Mainkettenschiffahrt v. Aschaffenburg bis Bamberg. Würzburg 1892; ders.: Über die Verbesserung der Schiffahrtsverhältnisse des Maines oberhalb Frankfurt (Berliner Centralverein f. Hebung der deutschen Fluß- und Kanalschiffahrt 1892). Bezüglich der neuesten Pläne über

und — soferne man einen direkten großen Transitverkehr vom Rheine zur Donau, wenn auch nicht gerade für die größten Rheinschiffe erreichen will — in dem Umbau des Ludwigs-Donau-Mainkanals.

Ein kleiner Teil dieser großen Aufgabe ist bereits in Rheinfranken erfüllt, Frankfurt ist Rheinstadt geworden und sofort hat sich die Wirkung der Vorzugsverkehrsstraße des Flusses auf die Belebung von Handel und Industrie in geradezu überraschender Weise gezeigt. Es ist dies die erste Etappe bei der neuesten „Wiederaufnahme des Kommerzienwesens“ in Franken. Die uns aus dem 18. Jahrhundert wohl bekannte alte Rivalität zwischen Mainz und der Kaiserstadt Frankfurt flackerte noch einmal ein wenig auf, um nun hoffentlich auf immer zu erlöschen.

Die „Obermainstände“, heute durch Magistrate, Handelskammern, Bezirksgremien u. s. w. vertreten, werden die Konsequenzen aus dem Aufschwung des Frankfurter Handels zu ziehen wissen. In Baden und Württemberg geht man, um das Gleichgewicht wieder herzustellen, bezw. einen Vorsprung zu gewinnen, mit dem Gedanken einer Neckarkanalisation und eines Neckar-Donaukanals um, auch der „Ausbruch des Mainhandels“ in Miltenberg und Wertheim spielt wieder eine Rolle [1]). Auch in dem östlichen Nachbarlande Böhmen plant man, durch einen Donau-Elbe- und einen Donau-Oderkanal einen großen mitteleuropäischen Transitverkehr durch Böhmen zu leiten und dem fränkisch-bayerischen

---

die völlige Kanalisation des Maines und den Umbau des Donau-Mainkanals sind in erster Linie die hochbedeutsamen Reden des Prinzen Ludwig v. Bayern zu erwähnen (18. Dez. 1891 und 14. April 1892 in der bayerischen Kammer der Reichsräte; 26. März 1893 im V. f. d. Heb. der bayer. Fluß- u. Kanalsch.); dann u. a. Karg a. a. O., Fleischmann: Die Wasserstraße der Zukunft v. d. Donau n. d. Rheine im Wochenbl. f. Baukunde 1887; Schanz: Die Mainkanalisierung u. der Ludwigs-Donau-Mainkanal in den „Münchener Neuesten Nachrichten“ 1893 Nr. 135, 137, 140, 141, 147, 148, 149, 184. Zoepfl: Über Vergangenheit u. Zukunft d. Rheindonauverkehrs. Nürnberg 1893. Dazu die auf den Untermain bezüglichen Denkschriften v. Puls, Schloßmacher, Bödicker, Englert; die auf die Donaustrecke bezüglichen Schriften v. Götz und eine die bisherige parlamentarische Thätigkeit zusammenfassende Arbeit über den Donaumainkanal v. Fahrmbacher: Die Kanalverbindung von Rhein u. Donau. München 1892.

Weitere Publikationen in dieser Frage dürften jetzt auch von dem am 6. November 1892 gegründeten Vereine für die Hebung der Fluß- und Kanalschiffahrt in Bayern (Nürnberg) zu erwarten sein (s. u. a. die z. Z. in verschieschiedenen bayerischen Zeitungen erscheinende Artikelserie: „Die bayerischen Wasserstraßen eine der Aufgaben des neuen bayerischen Landtages“.) Von diesem Vereine können auch die grundlegenden Reden des Prinzen Ludwig von Bayern bezogen werden.

1) Das beste Mittel, um dies zu verhindern, ist die Herstellung einer recht leistungsfähigen Mainwasserstraße nebst einer solchen Fortsetzung zur Donau hin.

Projekte Konkurrenz zu machen [1]). Überall ist lebhafte Bewegung, und das Interesse den Wasserstraßen wieder zugewendet.

Es ist das dritte Mal seit dem Ausgang des Mittelalters, daß die Wasserstraßen eine ganz besondere Wichtigkeit bei uns erhielten. Die erste Etappe war die Zeit des schlechten Zustandes der Landstraßen, dann folgte nach einer Periode erhöhter Bedeutung des Landstraßenverkehrs durch die Chausseebauten die 2. Etappe, als die Eisenbahnära vor der Thüre stand, und jetzt sollen die Wasserstraßen der Ergänzung des Eisenbahnnetzes dienen. Sie sind wieder Vorzugswege geworden, nachdem das Eisenbahnwesen nunmehr so sehr verallgemeinert ist. Die Wasserstraßen sind in vieler Hinsicht um mit Pascal zu sprechen, „des grandes routes, qui marchent elles memes“. Man wird wohl niemals dazu gelangen, so glatte, breite und elastische Schienen herzustellen, wie sie ein Fluß- oder Kanalwasserspiegel darstellt, und, während so hinsichtlich der Unterlage der Verkehrsmittel die Wasserstraßen den Eisenstraßen voraus sind, kann man annehmen, daß die Entwickelung der anderen, der labilen Seite des Verkehrswesen wohl stets in gleicher Weise der Schiffahrt angepaßt wird, wie dies mit der Dampfmaschine geschah. Wir werden wohl allezeit Wasser- und Landwege nebeneinander pflegen müssen, daran vermochte selbst eine so umwälzende Erfindung wie das Eisenbahnwesen, ein Fortschritt, der fast der ganzen vorherigen tausendjährigen Entwickelung des Verkehrswesens die Wage hält, nichts zu ändern.

Der Main, mit dessen Schilderung wir unsere Darstellung der fränkischen Handelspolitik begannen, wird wohl allezeit seine hohe Bedeutung für dieselbe und für Franken überhaupt bewahren.

Dieser Fluß mit seinen Krümmungen spielte in den verschiedenen Jahrhunderten die Rolle des Hauptobjektes bei der ganzen diplomatischen Handelspolitik in Franken; an seinen Ufern, befruchtet von seinen Nebeln, gedeiht der Frankenwein, der kostbarste Handelsartikel des Landes, sein Thal und seine Seitengaue sind Gebiete von größter Fruchtbarkeit und landwirtschaftlicher Kultur, während dort, wo er machtlos ist, unfruchtbare Gebirgsstöcke sich vorfinden, seine elastischen, fischreichen Wogen bilden die billigste, Handel und Industrie erzeugende Verkehrsstraße des Landes, heute wie vor hundert Jahren, und wohl auch in abermals 100 Jahren, — fast die ganze volkswirtschaftliche Eigenart des Landes, Glück, Reichtum und selbst zum großen Teile Charakter und Sitten der Bewohner sind sein Werk. Was ist dagegen eine Eisenbahn?

1) Vielleicht gelingt es, alle Interessenten dieses mitteleuropäischen Wasserstraßentransitverkehrs zu einer großen gemeinsam strebenden Gesellschaft, die ihre Spitze gegen den Seeweg richtet, zu vereinigen.

Verdienen nicht die Wasserstraßen die g l e i c h e Pflege wie das Eisenbahnwesen?

Ganz andere Anforderungen stellt aber das Zeitalter der Eisenbahnen an die Leistungsfähigkeit der Wasserstraßen als die frühere Zeit. Das sieht man am besten, wenn man die Berechnungen betrachtet, welche noch in den 20er Jahren unseres Jahrhunderts an ein Wasserstraßennetz geknüpft wurden; glaubte man damals doch eine Wasserstraße von der Donau nach Bamberg zum Maine und zum Rheine, und von da über Straßburg nach Frankreich als eine leistungsfähige Transitverkehrsstraße hinstellen zu können! Wenn aber auch die Anforderungen, welche an die Wasserstraßen gestellt werden, in den verschiedenene Zeiten verschieden sind, eines bleibt gewiß: das Wesen des Handelsverkehrs sind — insbesondere bei freier Konkurrenz — die Vorzugsbedingungen.

Solche bot die Wasserstraße früher bereits in hohem Maße, solche bietet heute im Zeitalter der Technik und der Eisenbahnen eine modernisierte Wasserstraße mit entsprechendem Großbetrieb. Auf diesem Vorzugsverkehrsmittel beruhte zum größten Teile die Vergangenheit des fränkischen Handels, hierauf wird auch dessen Zukunft sich gründen.

Das große handelspolitische Ziel des fränkisch-bayerischen Staates wurde nie ganz aus dem Auge verloren; immer und immer wieder, das ganze 19. Jahrhundert hindurch drängt sich in der Litteratur und im öffentlichen Leben der Gedanke hervor, dem bayerischen Staate eine große bevorzugte Transitverkehrsstraße zu schaffen. Es ist mit den kulturgeographischen Vorzügen ganzer Länder ähnlich wie mit genialen Gaben bei einzelnen Menschen; das treibt und drängt, wird vergessen, aber immer wieder aufgenommen, bis es geschaffen ist.

Thatsächlich macht die ganze seit dem 30jährigen Kriege von uns dargestellte 200jährige Bewegung für Hebung des fränkischen Handels durch eine zielbewußte Handelspolitik den Eindruck eines unausgesetzten Ringens mit der Kraft der natürlichen Vorzüge gegen widerliche politische und andere Verhältnisse.

Ein glücklicher Umstand erleichterte dem tapfer ausharrenden fränkischen Volksstamme diesen schweren Kampf. Hervorragende fürstliche Persönlichkeiten wandten in diesen zwei Jahrhunderten ihr regstes Interesse dem fränkischen Handel zu. Wir nennen nur Friedrich Karl v. Schönborn, Adam Friedrich v. Seinsheim, Franz Ludwig v. Erthal, König Ludwig I. von Bayern. In allerneuester Zeit ist dem fränkischen Handel in Prinz Ludwig von Bayern, der dem Vereine für Hebung der bayerischen Fluß- und Kanalschiffahrt als Ehrenpräsident vorsteht und der zuerst den Plan der Herstellung einer wirklich leistungsfähigen großen Wasserverkehrsstraße von Aschaffenburg bis Passau und

eines bayerischen Wasserstrassennetzes mit großer Energie und mit der Sachkenntnis eines Fachmannes vertrat, ein hoher Protektor entstanden.

Möge er für seinen Plan bei der bayerischen Bevölkerung und insbesondere bei den Franken volles Verständnis finden, auf daß nicht — wie so vielfach im 18. Jahrhundert geschah — kleinliche Zersplitterung und Befehdung das große gemeinsame Interesse verdunkele, Krämergeist die besten Absichten vereitele, auf daß keine Halbheit herauskomme.

Gewiß sind die Schwierigkeiten bei der Wasserstraßenfrage größer in Süddeutschland bei Wasserscheiden von 500 m., als in Norddeutschland bei solchen von 50 m.

Aber bei der uns mit Stolz erfüllenden Vergangenheit, auf welche die leider noch so wenig bearbeitete süddeutsche Wirtschaftsgeschichte ermutigend hinweist, bei der so hervorragenden Stellung, welche speziell der Rhein-Donauverkehr in der deutschen Kulturgeschichte einnimmt, darf auch unsere Generation großen Aufgaben gegenüber sich nicht kleinmütig zeigen. Es handelt sich um die historisch-ruhmreichste und hinsichtlich der Zukunft verheißungsvollste deutsche Handelsroute!

Möge dem Frankenlande im 20. Jahrhundert, an dessen Schwelle wir stehen, die Krone des Erfolges für die rastlosen Bemühungen zu teil werden, möge der Handel und die Industrie neben der Landwirtschaft zur vollen Blüte kommen und damit der Wohlstand und die Zufriedenheit in diesem schönen Lande dauernd erhöht werden.

Litteratur und Quellen.

(Die Litteratur ist in unserer Darstellung, wo sie benützt wurde, stets angeführt, die ungedruckten Quellen dagegen sind bei der Verarbeitung meist nicht im einzelnen citiert.)

I. Litteratur.

1. Allgemeine Litteratur.

Die bekannte für staatswissenschaftliche Studien bedeutsame zeitgenössische Litteratur des 18. Jahrhunderts, wie sie sich bei Biedermann: Deutschlands politische, materielle und soziale Zustände im 18. Jahrhundert Bd. II, S. 1225 bis 1229, zusammengestellt und in Joh. Sam. Erschs Litteratur der Jurisprudenz und Politik seit der Mitte des 18. Jahrhunderts bis auf die neueste Zeit (II. Aufl. 1823) zu einem selbständigen Buche gesammelt findet, wurde — sofern Beziehungen zu unserem Thema zu vermuten waren — im Originale durchgesehen. Unter den Reisebeschreibungen erwiesen sich die von Nikolai (1781) und Gercken (1779—85) besonders ergiebig, von den statistisch-topographischen und geographischen Werken wurden die Büschings am meisten benutzt. Von den Encyklopädien ist Iselins historisch-geographisches Lexikon (1727) instruktiv und Ludovicis kaufmännische Encyklopädie (1797—1801) verwertbar gewesen. Die Durchsicht zahlreicher Werke und Schriften von Publizisten und Nationalökonomen des 18. Jahrhunderts ergab bis auf die Werke Schlötzers und Büschs für das Thema wenig direkte Bereicherung. Bezüglich der Geschichte des deutschen Handels und Zollwesens wurden auch die älteren Werke von Wissel, Ulmenstein, Fischer beachtet. Von den Regalienwerken haben wir bes. Jargows Einleitung zur Lehre von den Regalien (1757) benutzt. Eingehend beschäftigt sich mit den fränkischen Hochstiften Sartori: Über die Mängel in der Regierungsverfassung der geistlichen Wahlstaaten, 1788.

Vielfach fanden wir die allgemeine zeitgenössische Litteratur des 18. Jahrhunderts bereits von den gleichzeitigen Schriftstellern über die speziellen fränkischen Verhältnisse berücksichtigt und oft auch berichtigt (z. B. Bruns' geogr. Handbuch in Hinsicht auf Handel und Industrie durch Schöpf, Schneidawind, Fickenscher). In diesen Fällen hielten wir uns an die Speziallitteratur.

Unter der modernen allgemeinen Litteratur zu unserem Gegenstande sind

außer dem erwähnten Buche Biedermanns die beiden Werke von Falke über die Geschichte des deutschen Handels und über die Geschichte des deutschen Zollwesens hervorzuheben, dann Häußers Deutsche Geschichte vom Tode Friedrich des Großen bis zur Gründung des deutschen Bundes und Festenberg-Packischs Geschichte des deutschen Zollvereins. Besonders anregend waren Schmollers Studien zur Wirtschaftspolitik Friedrich des Großen.

In Bezug auf geographische und allgemein-politische Darstellung gingen wir nicht auf die Originallitteratur zurück, sondern schöpften hauptsächlich aus Ulricis und Karl Wolffs zusammenfassenden Arbeiten, sowie aus der „Bavaria". In ersterer Beziehung ist immer noch das beste Originalwerk Walthers topische Geographie v. Bayern.

2. Spezielle Litteratur.

Durchgesehen wurde vor allem die auf die fränkische Geschichte und Kulturgeschichte bezügliche ungemein reichhaltige Abteilung der Würzburger Universitätsbibliothek[1]) (Katalog „Res patriae"), soweit dieselbe in ihren einzelnen Bestandteilen auch nur einigermaßen Beziehungen zu unserem Thema zu haben schien. Ebenso wurde die Bibliothek des unterfränkischen Kreisarchivs in Würzburg und die Münchener Hof- und Staatsbibliothek (bayerische Sammlung) durchsucht, sowie die der Gehestiftung in Dresden benützt.

Für die ältere Zeit ist besonders wichtig Merians Topographia Franconiae.

An Reiselitteratur ist hervorzuheben: Martius' Wanderungen durch einen Theil von Thüringen und Franken, 1795; Wanderungen durch Franken von Gustav von Heeringen; Josef Hellers „Handbuch für Reisende in dem ehemaligen fränkischen Kreise", 1827; „Unser Tagebuch 2c. auf einer Reise durch Franken nach Karlsbad", 1781—91. Dann das neuere Reisehandbuch von Hänle und Sprunner.

Wichtige Quellen sind die Verordnungssammlungen: „Sammlung der Hochfürstl. Würzburgischen Landesverordnungen" von Heffner, 1801; die Dekreten- und Mandatensammlung der Würzburger Universitätsbibliothek; der „Real-Index oder Extrakt der hochfürstl. brandenburgisch-onolzbachischen Landeskonstitutionen, Ordnungen und Ausschreiben" 2c. Ansbach 1774; ferner die bambergische Verordnungssammlung.

An fränk. Zeitschriften und Zeitungen des 18. Jahrhunderts waren für unser Thema besonders brauchbar der „Fränk. Merkur" von M. J. K. Bundschuh, Prof. in Schweinfurt, herausgegeben, 1794 ff., die „Würzburgischen Gelehrten-Anzeigen", der „Argus, eine Zeitschrift für Franken und die angrenzenden Länder", herausgegeben vom „Verfasser der Blicke in das Innere der Prälaturen", das „Fränk. Archiv" 1790/91, das „Journal v. u. f. Franken" 1790—93, die „Fränkischen Provinzialblätter", die „Würzburger Wöchentl. Anzeigen", das „Intelligenzblatt" die Nürnberger allgemeine Handelszeitung, die Frankfurter und die Nürnberger Oberpostamtszeitung u. a.

Eine weitere Gruppe von Quellenwerken sind die zahlreichen Kalender, z. B. der „Haushalts- und Wirtschaftskalender" 1769—83; dann die Adreßbücher (Hof-, Staats-, Amts- und Hand-Adreßbücher); das „Taschenbuch für die Geschichte, Topographie und Statistik des Frankenlandes", 1798, von Oberthür;

---

1) Dieselbe verdient vom Gesichtspunkte der fränkischen Wirtschaftsgeschichte noch mehr ausgebeutet zu werden.

das „Fränk. Adreßbuch für 1795 (in der Anlage eine Abhandlung Schneidawinds über Bamberg, außerdem Mitteilungen über die polit. Verfassung Bambergs, die Hofkammer u. a.).

Von den topographischen Werken sind hervorzuheben die „Franconia illustrata“ von Strebel (1761); Paul Hönns Lexicon topographicon, 1747; das große geograph.-statist.-topograph. Lexikon über Franken, 1799—1804, von Bundschuh; das „Lexikon des kur- und oberrhein. Kreises“, 1805; Bundschuhs Grundriß zum Vortrag der vaterl. Geschichte und Erdbeschreibung in Franken, 1806; Behlens und D. Müllers Werke über den Spessart.

Die Geschichtsschreibung hält sich mehr an die älteren Zeiten als an das 18. Jahrhundert. Mehrfach benutzt wurde Bernhards (Reuchlin) Biographie Franz Ludwigs von Erthal. Ein abgeschlossenes Bild über die geschichtliche Entwickelung Frankens geben Jäger (1806) und F. Stein (1885) in ihren Werken über die Geschichte Frankens; dann von Rotenhan in „Die staatliche und soziale Gestaltung Frankens ꝛc.“, 1863.

Am reichlichsten ist die fränkische chronik-artige Orts- und Stadtgeschichtsschreibung. In den Sammelwerken „Bayern, ein geograph.-statist.-histor. Handbuch des Königreichs“ von Pleickhard Stumpf, dann in der „Bavaria, Landeskunde des Königreichs Bayern“, findet sich diese Speziallitteratur, soweit sie nicht neuesten Datums ist, sorgfältig gesammelt. Hervorzuheben sind die älteren und neueren teils mehr chronistisch, teils mehr statistisch gehaltenen Werke von Gropp-Fries, Schöpf, Scharold, Rösch, Heffner, Oegg-Schäffler (über Würzburg); Behlen, Merkel, Dahl (über Aschaffenburg); Schneidawind, Rappelt, Jäck, Murr, Wehrl (über Bamberg); Fischer, Lang, Jakobi, Fickenscher, Göß, Georgii, Stieber (über Ansbach-Baireuth); Stein (über Schweinfurt); Merz (über Rothenburg); Stelzner, Höfling (Lohr und Gemünden); Kestler (Ochsenfurt); Rost (Königshofen i. Gr.); Müller (Mellrichstadt); Plochmann (Marktbreit); Münnerstadt und seine Umgebung, 1852; die Chronik von Fulda, 744—1838; die Geschichte und Topographie der Stadt Obernburg; Schumm über Bischofsheim v. d. Rh.

An bayerischer Litteratur ist abgesehen von der „Bavaria“ u. a. hervorzuheben, die pragmatische Geschichte des bayerischen Handels von Zirngibl in den Abhandlungen der kgl. bayer. Akademie der Wissenschaften [1]), „Bayerns Zollwesen aus den ältesten bis auf unsere Zeiten“ von J. B. Albert. Dann „Zeitschrift für Bayern und die angrenzenden Länder“ 1816 ff. und die Zeitschrift „Geöffnete bayerische Archive“.

Als Vorarbeiten staatswissenschaftlicher und wirtschaftsgeschichtlicher Natur sind zu betrachten: „Kurzer Abriß der im Hochstift Würzburg seither geführten Staatsverwaltung“, 1803; J. F. Roth: Geschichte des Nürnbergischen Handels, 1802 [2]), St. Gätschenberger: Der bayer. Staat und die fränk.

---

1) Nach Abschluß dieser Arbeit erschien Manfred Mayer: Bayerns Handel im Mittelalter und in der Neuzeit, welche Schrift die von uns benützte ältere Arbeit über altbayerische Handelsgeschichte von Zirngibl nunmehr ersetzen dürfte; Ein reiches, interessantes Material finden wir hier gesammelt; doch fehlt unseres Erachtens die Herausarbeitung des Begriffes „Handel“ — Großhandel oder Speditionshandel — aus der Fülle der Notizen über Krämer, Gewerbe, Industrie, Jahrmärkte, Bergbau, Landwirtschaft ꝛc. in Kurbayern.

2) Recht wünschenswert wäre eine erneute Bearbeitung dieses gewiß sehr interessanten Themas; die reichliche Nürnbergische historische Litteratur enthält für unser Thema nichts bemerkenswerthes; die Fürther Gewerbe haben in Marx ihren Chronisten gefunden.

Industrie, geschildert in den Schicksalen der Handlungshäuser G. A. Gätschenberger und J. J. von Hirsch in Würzburg, 1852 (eine Streitschrift).

Schanz: Zur Geschichte der Industrie und der Kolonisation in Franken; Schultes: Die Umgehung der Reichsstadt Schweinfurt bei dem Chausseebau von Würzburg nach Meiningen (1767—85).

Quetsch: Geschichte des Verkehrswesens am Mittelrhein, 1891; und Bockenheimers Untersuchung in der Festschrift über die Eröffnung des Mainzer Hafens. In diesen Arbeiten ist die Speziallitteratur, welche bezüglich Mainz und Frankfurt existiert bereits berücksichtigt.

Diese und die Litteratur über den Rheinhandel ist reichhaltig. Wir verweisen auf das bekannte Werk von Schirges: Der Rheinstrom. Mainz 1857; auf die Werke von J. G. Kohl: Der Rhein, 2 Bde. Leipzig 1851; Meidinger: Die deutschen Ströme in ihren Verkehrs- und Handelsverhältnissen, 2. der Rhein. Frankfurt 1861. Ferner: „das Staffelrecht oder die Stationsfahrt auf dem Rheine"; „der Rhein, seine Geschichte, seine Schiffahrts- und Handelsverhältnisse". Reuter J. L.: historisch publicistische Abhandlung über den rheinischen Handel und Schiffahrt, besonders über die vorzüglichen Rechte der 4 rheinischen Kurfürsten. Mainz 1792. Für den Oberrhein kommt besonders in Betracht: Karl Löper: die Rheinschiffahrt Straßburgs in früherer Zeit und die Straßburger Schiffsleutzunft. Straßburg 1877; J. Vetter: die Schiffahrt, Flößerei und Fischerei auf dem Oberrheine (Schaffhausen bis Basel), sowie Geschichte der alten Schiffergesellschaft genannt Rheingenossenschaft und Laufenknechte. Karlsruhe 1864. Dazu kommen die auf die Rheingesetzgebung bezüglichen Sammlungen von Ockhardt (1816 u. 1818) Hermann (1820) u. a. Ferner die Zeitschriften: bes. Rhenus, Jahrbuch für Handel und Schiffahrt der Rheinlande v. Schirges (Mannheim) späterhin „das Rheinschiff" (Mannheim). Wir schöpften vorzugsweise aus einem Aufsatz von Hüpeden in Schlötzers Staatsanzeiger, der uns bisher noch nicht benutzt worden zu sein scheint. Im Übrigen macht unsere Darstellung im Kap. III durchaus keinen Anspruch, eine Geschichte der Rheinhandelspolitik im 18. Jahrhundert zu ersetzen. Bezüglich der Mainschiffahrt enthält Bellingraths für ein Komite zur Einführung der Kettenschleppschiffahrt auf dem Maine ausgearbeitete Denkschrift: „die Reform der Mainschiffahrt", Dresden 1880, einen histor. Überblick bes. über die Entwickelung im 19. Jahrh., bei welchem er aus Ockhardts, Schirges' und Meidingers Arbeiten, dann aus O. F. von Aufseß: Der Mainverkehr und die Mainzölle, Beiträge zur Statistik der Stadt Frankfurt, und aus F. W. von Reden: deutsches Dampfschiffbuch, Berlin 1845, schöpft. Von Meidinger, der den Main in der dem Rhein gewidmeten Abteilung behandelt, existieren auch zwei den Main und den Neckar speziell betreffende Statistiken: „Statistische Übersicht der Mainschiffahrt" 1841 und der Neckarschiffahrt 1850. Die Geschichte der Untermainzölle in der älteren Zeit behandelt Hummel: die Mainzölle von Wertheim bis Mainz bis zum Ausgange des 15. Jahrh. mit besonderer Berücksichtigung der Zollverhältnisse von Frankfurt a./M., Trier, Lintzsche Buchdr. Auf diese Schrift wurden wir jedoch erst nach Drucklegung unseres geschichtlichen Rückblicks (Kapitel II) über die Mainzölle aufmerksam. Sie dürfte denselben hinsichtlich des Untermaines ergänzen.

3. Quellen für die politische und Verkehrs-Karte von Franken im 18. Jahrhundert.

Die gegen Ende des 18. Jahrhunderts gezeichnete Karte des fränkischen Kreises von Güssefeld (Würzburger Universitätsbibliothek) wurde unserer Karte zu

Grunde gelegt, doch wurden zahlreiche zeitgenössische Karten, sowohl für den ganzen fränkischen Kreis, wie für einzelne Teile desselben (Hammer, Klebe, Heyer ꝛc.), sowie auch moderne Karten zum Vergleiche herangezogen und die Güssefeldsche Karte in vielen Punkten modifiziert.

In diese politische Karte wurden sodann die Verkehrsstraßen eingezeichnet, und zwar diente hierfür als Hauptquelle ein im Besitze der Würzburger Universitätsbibliothek befindliches umfangreiches Kartenwerk:

Franconiae Postarum tabula geographica —
Homanniani Heredes, Norimb. 1759.

I. Fol. Cours de Postes dans la Franconie depuis Schweinfort jusqu' à Frankfort.

II. Fol. Cours de Postes dans la Franconie par Bamberg, Baireut etc. jusqu' à Eger.

III. Fol. Cours de Postes dans la Franconie par Heidelberg, Heilbronn, Ulm.

IV. Fol. Cours de Postes dans la Franconie de Nürnberg, de Ratisbone d'Augspourg.

Mit diesem übrigens sehr ins Detail gehenden und aus dem berühmten Homannschen Verlag in Nürnberg stammenden Kartenwerk wurden einige andere Straßenbezeichnungen auf den anderen Karten, insbesondere die in den Straßenbauakten vereinzelt vorkommenden Zeichnungen von Straßenzügen verglichen und das zu Grunde liegende Straßenkartenwerk in manchen Punkten modifiziert.

Unsere Verkehrskarte enthält also sämtliche Poststraßen des fränkischen Kreises und damit wohl alle Straßen und Wege selbst von geringerer Bedeutung; denn wo irgendwo Handel und Wandel war, dahin mußte doch wenigstens die regelmäßige Briefpost ihren Zug nehmen. Welche dieser Straßen jedoch von größerer Bedeutung für den Güterverkehr waren, das dürfte sich aus der Lektüre unserer ganzen Darstellung ergeben. Technisch ist dieses Poststraßennetz aus der Mitte des 18. Jahrhunderts sehr wohl zu unterscheiden von den teils verbesserten, teils chaussierten Landstraßen, die wir — wie sich aus unserer Darstellung ergibt — zu Ende der von uns ins Auge gefaßten Periode in Franken vorfinden. Aber zu Beginn unserer Zeitperiode waren diese Poststraßen die Verkehrsmittel, auf welche der Handel angewiesen war.

Es braucht wohl nicht eigens hervorgehoben zu werden, daß auch dieses Poststraßennetz selbst — abgesehen von der erst in der 2. Hälfte des 18. Jahrh. beginnenden Chaussierung — in steter Entwicklung war. Die älteste Poststraße ging von den Niederlanden nach der Residenz der habsburgischen Kaiser, also vom Rhein zur Donau, seit 1516.[1]) Sie verlief bis 1615 von Brüssel über Lüttich, Köln, Kreuznach, Rheinhausen, Bruchsal, Kannstatt, Günzburg, Augsburg, dann vorwiegend über München nach Braunau, Linz und Wien. Es entwickelte sich aber die Route von Köln über Frankfurt nach Nürnberg teils durch Böhmen, teils über Regensburg ꝛc. seit 1615 als die frequentere neben der durch Württemberg nach Augsburg.

Die Veränderungen, denen das fränkische Poststraßennetz im Verlauf des 18. Jahrhunderts unterworfen war, zu verfolgen, wäre schon eine Aufgabe für

1) Sax: Die Verkehrsmittel I. S. 189 und Götz: Die Verkehrswege im Dienste des Welthandels. Heller: Die Verkehrswege Inner-Deutschlands mit besonderer Berücksichtigung der Stadt Leipzig, 1889, gibt eine Darstellung von der Entwicklung des Leipziger Verkehrsstraßennetzes im Laufe der Jahrhunderte. Seine Angaben über die von Leipzig nach Nürnberg und Regensburg führenden Wege korrespondieren mit den auf unserer Karte bezeichneten Routen.

sich und hat für die Zwecke unserer Darstellung, da die Grundrichtungen stets dieselben blieben, wenig Bedeutung. Zwei Quellen würden diese Veränderungen bereits einigermaßen markieren. Es sind dies Paul Jakob Marpergers Beschreibung der Messen und Jahrmärkte, Leipzig 1711, welche als Anhang ein Verzeichnis aller bedeutenderen Meßstraßen enthält, und das Werk: „Circuli Franconici oder das gantze Frankenland mit seinen Gränzen" in 68 vollständigen Landkarten (mit allen Poststraßenlinien von Nürnberg aus nach anderen Städten), 1737.

Zu bemerken ist auch, daß unsere Verkehrsstraßenkarte natürlich nur ideale Linien enthält, welche die einzelnen Knotenpunkte verbinden; auf Spezialuntersuchungen bezüglich des Laufes der einzelnen Straßen konnten wir uns nicht einlassen; es kann deshalb wohl der Fall denkbar sein, daß auf unserer Karte hie und da eine Straße dicht an einem Orte vorbeigeht, während sie thatsächlich durch denselben ging und ähnliches. Auch ist zu bemerken, daß als Wegestationen auf unserer Karte hauptsächlich diejenigen Orte erscheinen, in denen die Poststation war, also auch Orte, zu welchen zwar die Post hinlenkte, an denen aber der Güterverkehr manchmal vorbeizog.[1])

II. Urkunden.

1. Verzeichnis der unter den Würzburger Beständen des königl. Kreisarchivs Würzburg vorhandenen Quellen zu einer Geschichte der Mainschiffahrt.

(Die im Nachfolgenden nach dem Wortlaut des Berichtes des kgl. Kreisarchivs aufgeführten Quellen beziehen sich auf die Geschichte der Mainschiffahrt überhaupt, deren Darstellung ursprünglich von uns geplant war. Dieses ganze Material, dessen Verzeichnis Manchem von Interesse sein dürfte, ist der Hauptsache nach von uns durchgesehen worden, gelangte jedoch der schließlichen Begrenzung des Themas entsprechend nur in den Teilen vollständig zur Verarbeitung, die sich auf die Zeit des Aufklärungszeitalters — 2. Hälfte des 18. Jahrh. — bezogen.)

I. Allgemeine Quellen.

Drei Akten-Konvolute der geheimen Kanzlei, enthaltend die Protokolle der sogen. Krahnen- und Kommerzien-Kommission zu Würzburg, Berichte derselben an den Fürstbischof, Entschließungen des letzteren u. s. w. (Aufgabe dieser Kommission war es, die zur Förderung des Handels und insbes. der Mainschiffahrt diensamen Maßregeln zu beraten. Zu den letzteren rechnete man vor allem die Errichtung eines Krahnens und eines Niederlaghauses zu Würzburg, sowie die Schaffung eines direkten Güterfrachtzuges von Würzburg nach Mainz.)

1773—1802.

Die Protokolle der Hofkammer. (Sie behandeln insbesondere Wasser- und Uferbauten, Erhaltung des Lein- oder Schiffritts, das Wasserzollwesen.) Circa 190 Bände.

---

1) Der Verkehr von Würzburg ins Sächsische z. B. ging hauptsächlich über Unterpleichfeld, Eßleben, Geldersheim, Niederwerrn, Nannungen, Mellrichstadt, Meiningen, Erfurt und Leipzig an Schweinfurt vorbei. Die Post ging aber nach Schweinfurt und befuhr auch noch eine zweite Straße: Oberpleichfeld—Schwanfeld—Schweinfurt—Königshofen—Leipzig. (Schultes a. a. O.)

1665—1667. 1673—1675. 1705—1803.

Die Protokolle des sogen. Gebrechen-Amtes. (Zur Kompetenz desselben — einer Abtheilung der Würzburger weltlichen Regierung — gehörte das Handels- und Verkehrswesen bis zur Errichtung der Krahnen- und Kommerzien-Kommission.) 201 T.

1659—1801.

Ein Sammel-Akt, betr. Hebung und Förderung von Schiffahrt und Handel (Kommerzien-Wesen) im Hochstift Würzburg; Unterhandlungen hierwegen mit Kurmainz; Herstellung eines Krahnens und eines Niederlagsplatzes zu Würzburg; Einrichtung des Zollwesens; Beilegung von Geleits-Irrungen u. s. w.

1750—1793.

II. Schiffahrt und Flößerei überhaupt.

Vertrag zwischen Bischof Gerhard von Würzburg und den Städten Windsheim, Rothenburg und Schweinfurt, betr. u. a. die Versperrung des Mains durch die Schweinfurter. Gedruckt bei Stein, Monum. Suinfurt. p. 157.

1389.

Entscheidungen der Irrungen zwischen dem Hochstift Würzburg und der Reichsstadt Schweinfurt wegen des Mainstroms und dessen Leitung, dann Bündnis der Bischöfe von Würzburg und Bamberg wider Schweinfurt, weil es die Schiffahrt auf dem Maine hinderte.

1419. 1420. 1421. 1456.

Bischof Johann läßt durch Wasserbauverständige den Main allenthalben besehen und beraten, wie die der Schiffahrt entgegenstehenden Hindernisse zu beseitigen seien.

1456.

Vertrag zwischen den Hochstift Würzburg und Bamberg, betr. u. a. die Verbauung der Mainstraße.

1469.

Beschwerden der Schiffleute, Fischer und Flößer zu Bamberg, Kronach, Lichtenfels u. s. w., dann in Sachsen, wegen der Behinderung der Mainschiffahrt durch Lochbäume, Mühlen, Wehre, ungewöhnl. und erhöhte Zölle u. s. w.

1509—1561.

Klagen Würzburgs gegen Mainz, betr. die Hinderung des Handelsverkehrs auf dem Main durch Anhaltung von — mit Häfen beladenen — Schiffen zu Lohr sowie durch die Einführung eines neuen Accises.

1625—1629. 1690.

Akten, betr. die Einrichtung eines Floßwerkes für Bau- und Brennholz im Steigerwalde, die Einrichtung der Holländer-Schiffahrt nach Mainz und von da weiter ins Frankenland, Beseitigung des Brennholzmangels in der Stadt Würzburg, Holzbeifuhr und Holzflößung.

1682—1793.

Aktenfragment in S. Würzburg ca. Brandenburg, betr. Geleit und Zoll zu Kitzingen, Differenz wegen der Marktstefter Schiffahrt.

1745—1756.

Fragmente, betr. u. a. die Anlegung der von der Donau in den Main einzuleitenden Kommerzien-Straße.

1751—1753.

Verhandlungen und Verträge zwischen Würzburg und Kurmainz, betr. die Beförderung des Handels insbes. durch die Einrichtung einer „geraden“ (ununter-

brochenen) Schiffahrt von Mainz bis Würzburg, durch Minderung der Frachtsätze und der Zölle.

1764—1785.

Protocollum judiciale in S. Schwarzenberg ca. Würzburg, betr. die Behinderung des Handels (Schifferei) besonders zu Marktbreit.

1766—1804.

Akt, betr. die Spedition der Güter aus Tirol und Italien über die Würzburger Niederlage nach Frankfurt oder Mainz.

1776.

Vorschlag eines Ungenannten, wie die Spedition der Kaufmannsgüter (zu Wasser und zu Land) im Hochstift Würzburg zu heben.

18. Jhdt.

Akt, betr. die Sperrung der Schiffahrt auf dem Maine durch k. k. Truppen.

1800.

III. Zölle.

K. Friedrich I. hebt alle Mainzölle von Bamberg bis Mainz auf mit Ausnahme von dreien. (Gedr. Mon. Boica Bd. 29 I S. 340 ff.)

1157.

Vier Urkunden, betr. die Erwerbung des Mainzolles zu Halburg für das Hochstift Würzburg. (Mon. Boic. 39/533, 546; 40/444; 491.)

1334. 1335. 1342. 1343.

Bischof Albrecht verpfändet dem Domkapitel u. a. den Wasserzoll zu Würzburg. (Die Urk. de 1353 gedr. Mon. Boic. 42/566.)

1352. 1353.

Zwei Urk., betr. Schuldverschreibungen auf den im Besitze des Domstifts, bzw. des Fürstbischofs befindlichen Mainzoll zu Würzburg.

s. d., 1410.

K. Wenzel und K. Sigmund verleihen der Stadt Heidingsfeld das Privileg, von den auf dem Main vorübergehenden Schiffen Zoll zu erheben.

1397 und 1422.

K. Wenzel erlaubt dem Dietrich von Bickenbach, zu Werrnfeld auf dem Main einen neuen Zoll zu errichten. (Gedr. Mon. Boic. 44/505.)

1398.

Konrad von Bickenbach verkauft an das Hochstift Würzburg u. a. die Mainzölle zu Werrnfeld und Theres.

1469.

Bischof Melchior konfirmiert der Stadt Haßfurt die ihr vom Bischof Gerhard 1390 erteilte Freiheit, daß sie von jedem Floß Tannenholz 4 Hölzer zu ihrer Brücke als Mainzoll nehmen möge.

1549.

Zwei Fragmente, betr. Streitigkeiten zwischen der Stadt Haßfurt und den bambg. und sächs. Flößern wegen des Mainzolls.

1560.

Eine Instruktion zu Verhandlungen zwischen Würzburg und Kurmainz wegen des Zolles am Maine und im Amt Karlstadt; dann eine mainzische Beschwerde wegen Holz-Verzollung.

1566. 1707.

Zollordnung für die wzb. Zollstätte zu Eltmann.

1570.

Spezifikationen der bestehenden Mainzölle.

17. Jahrh., 1609 [?].

Akten in S. Bamberg ca. Würzburg, betr. die Anlage neuer und die Erhöhung alter Zölle auf dem Mainstrom 2c.

1604—1608.

Akt, betr. die Verlegung des Limburgischen Mainzolls von Marktbreit nach Sommerhausen zum Nachteil der Schiffahrt.

1612.

Staatsvertrag zwischen Würzburg und Schweinfurt, betr. u. a. den Zoll zu Wasser und zu Land.

1618.

Beschwerden der würzburgischen u. a. Schiffer wegen übermäßiger Zölle zu Wertheim.

1675—61. 1713—26.

Staatsvertrag zwischen Würzburg und Bamberg, betr. u. a. die Verzollung auf dem Maine im würzb. Gebiete.

1685.

Aktenfragmente, betr. den Ingelheimischen Zoll zu Hofstetten (Ermäßigung desselben für die zur Niederlage in Würzburg gehenden Güter).

1695. 1775.

Befehl an den Zöllner zu Zwing, betr. die Verzollung der Waren der Kitzinger Niederlage und der Bamberger Schiffer.

1698. 1730.

Uebersichten und Register über einige Erträgnisse der Wasserzölle.

1716—1782.

Ein Akten-Konvolut, betr. Gegenstände des Zollwesens (auch Mainzoll) im Hochstift Würzburg.

1720—1787.

Akten, betr. die an die Stadt Würzburg verpfändeten Zölle (darunter der Mainzoll), insbes. die beabsichtigte Einlösung derselben für das Hochstift.

1730—1786.

Joh. Pleickard v. Wolfskehl verkauft seinen Teil am Mainzoll im Amt Homburg an das Hochstift Würzburg.

1732.

Akten, betr. die Einführung einer neuen Erhebungsart bezüglich der Wasser- und anderen Zölle.

1737.

Akt in S. Mainz ca. Hessen, betr. Aufschlag auf die Schiffspferde zu Kelsterbach.

1786—89.

Akt, betr. den vom Würzburger Stadtrat auf Gemüse-Schelche erhobenen Zoll.

1787.

Akt, betr. die Freibelassung der sogen. Schweinfurter Ordinarii-Fahrt vom Zolle.

1798.

Akten, betr. die von Bamberg beantragte Verminderung der Mainzölle 2c.

1798—1800.

Projekte zur Verbesserung des Wasser-Zollwesens im Hochstift Würzburg.

18. Jahrh.

Akt, betr. die Erhebung des Guldenzolls am Maine seitens Leiningen und Wertheim.

1804—1805.

Akt der Rentkammer, betr. Kitzingen, die Verzollung der sogen. Berggüter.
1807—11.

Regulierung der Transito-Abgaben oder Zölle für die Schiffahrt auf dem Maine.
1809. 1815.

Akten der Rentkammer, betr. Zoll-Organisation im Großherzogtum Würzburg, dann Ordnung der Mauthverhältnisse zwischen den alt- und neubayerischen Provinzen.
1811—1817.

Akten, betr. die Herabsetzung der Wasserzölle für Gips, Holzwaaren ꝛc.
1814—15.

IV. Geleit.

Vertrag und Akten, betr. das Geleit zur Frankfurter Messe durch die Grafschaft Wertheim.
1468. 1606—25.

Streitigkeiten und Vergleich zwischen Würzburg und Mainz, betr. das Geleit auf dem Maine.
1580—1669.

Strittige Geleitsgrenzen auf dem Maine zwischen Würzburg und Bamberg.
1598—1612. 1750.

Vertrag des Hochstifts Würzburg mit Brandenburg wegen des Geleits zu Wasser und zu Lande.
1750.

V. Markt- und Stapel-Rechte.

Akten ꝛc., betr. das zu Würzburg bestehende Stapel- oder Marktrecht. (Jeder Schiffer mußte seine Waaren ausladen und drei Tage lang feil halten.) Beschwerden der bambg. ꝛc. Schiffer wegen dieses Rechtes.
1693—1748.

Akt, betr. das Marktrecht zu Aschaffenburg.
1766/73.

Akten, betr. die Ausübung des Markt- oder Stapelrechtes seitens der Stadt Kitzingen; beabsichtigte Aufhebung dieses Rechts; Verpachtung des Wassermarktrechtes zu Kitzingen.
1800—1813.

Ein Bericht und ein Vertrag (zwischen Mainz und Würzburg) betr. das Stapelrecht der Stadt Miltenberg.
1515. 1656.

VI. Meßschiffe.

Akt in S. Würzburg ca. Wertheim, betr. Behinderung des Handels durch Aufhalten der von Bamberg und Würzburg nach Frankfurt fahrenden Meßschiffe.
1601—1618.

Akten, betr. das Würzburg-Frankfurter Meßschiff, insbesondere die Verleihung desselben an verschiedene Schiffer zu Würzburg, Klage der Würzburger Handelsleute wegen zu hoher Fracht, Erhöhung des Tarifs wegen Steigerung der Zölle im Mainzischen ꝛc.
1678—1752.

Bischof Julius eignet dem von ihm gestifteten Spitale das Marktschiff von Würzburg nach Karlstadt und Ochsenfurt und dessen Freiheit.

Bisch. Johann Philipp bestätigt dieses Privileg.

1594. 1704.

Akt der Rentkammer, betr. die Marktschiffahrtsgerechtsame des Juliusspitals auf der Strecke zwischen Karlstadt und Ochsenfurt; Ablösung dieses Rechtes seitens des Aerars und Entschädigung des Spitals wegen verlorener Zollfreiheit.

1812—1817.

VII. Schifferzunft.

Beschwerde der sämmtlichen Schiffleute zu Würzburg wider die Frankfurter u. a. Schiffer wegen der Fruchtführung.

1699.

Extrakt aus einer Schifferordnung für das Hochstift Würzburg.

[1703]

Kopie eines fürstbischöflichen Dekrets betr. den Schutz der Schiffer des Hochstifts in ihrem Gewerbe.

1703.

Akt, betr. die von den Kitzinger Schiffleuten wieder aufgerichtete Rangordnung im Abführen der Kaufmannsgüter.

1729.

Akten, betr. Beschwerden der Würzburger Schiffer gegen die Kitzinger ꝛc. wegen Gewerbsbeeinträchtigung.

1762—1792.

Protokoll der großherzoglichen Ober-Zoll- und Commercien-Commission betr. die Aufhebung der Rangordnung unter den Frachtschiffern und die Gestattung der Einladung für alle inländischen Schiffer.

1813.

VIII. Krahnen- und Lagerhäuser.

Akten, betr. die Errichtung eines Krahnens und eines Niederlagshauses zu Würzburg, Ernennung einer eigenen Kommission zu diesem Zwecke, Krahnen-Personal, Verordnungen über die Benützung, Tarif, Geschäftsgang.

1767—1801.

Akt, betr. die Errichtung eines herrschaftlichen Lagerhauses, dann Krahnen- und Wasserbau zu Kitzingen.

1746—51.

Akt, betr. Kitzinger Zoll-, Geleits- und Handelswesen, Krahnen und Lagerhaus.

1750—51.

Instruktion für einen Waag- und Krahnenmeister zu Kitzingen.

1760.

Akt, betr. die Errichtung eines Lagerhauses und Krahnens zu Ochsenfurt, Vorschlag hierwegen; dann Gesuch des Handelsstandes zu Würzburg um Abhilfe gegen verschiedene Mißstände.

1803—4.

Aktenfragment, betr. die (geplante) Errichtung eines Krahnens, Lagerhauses und einer Waage zu Miltenberg durch den Kaufmann Gätschenberger von Würzburg.

1780—92.

IX. Ufer- und Wasserbau; Leinritt.

Akt, betr. Vornahme einer Reparatur des Mainloches und Wehres zu Eltmann; Anträge hierwegen und Weisungen an den Keller.

1709—1712.

Akt, betr. Herstellung des sogen. Mainloches unter der Brücke zu Würzburg; einige Berichte an den Bischof hierüber und dessen Entschließungen hierauf 2c.

1750.

Akten, betr. die Herstellung und Unterhaltung des Schiff- oder Leinrittes am Stein (beim ehemal. Siechenhause) zu Würzburg; Erhebung eines Beitrages hierzu oder einer Gebühr von den Schiffleuten.

1764—1768.

Akt, betr. die durch die jüngste Wasserfluth der Mainschiffahrt etwa entstandenen Hindernisse und deren Beseitigung.

1784.

Akt, betr. Hinwegräumung der unter dem sogen. Loch zu Würzburg im Maine befindlichen Steine.

1788.

Akt, betr. das Ersuchen der hessen-darmstädtischen Straßen- und Wasserbau-Direktion um Eröffnung der diesseitigen (wzb.) Grundsätze bei Wasserbauten.

1800.

X. Mainfähren.

Urkunden, betr. die Verleihung des dem Würzburger Domkapitel gehörigen Mainfahrs zu Eibelstadt an die dortige Gemeinde.

1486 ff.

Ein Schreiben, betr. die Verleihung des dem Voit v. Rieneck gehörigen Fahres zu Rothenfels.

1649.

Bischof Johann Philipp kauft von Kath. v. Harthausen einen adeligen Sitz zu Garstadt sammt dem Fahr daselbst.

1660.

Eventual-Rezeß zwischen Mainz und Würzburg, betr. u. a. das Lohrer-Mainfahr auf Sendelbacher Seite.

1663.

Ein Schreiben des Klosters Schwarzach an die gräflich v. Dermbachische Kanzlei zu Wiesentheid, betr. die Ueberfahrt über den Main bei Schwarzenau.

1690.

Verpachtung der herrschaftlichen Mainzwerchfahrt zu Heidingsfeld, hier insbesondere Bestandbriefe.

1692—1796.

Zwei Fragmente, betr. das Mainfahr zu Hofstetten (Notiz über die Reparatur der Fähre).

1735—44.

Akt (2 Prod.), betr. die von Konr. Eysel beabsichtigte Errichtung einer fliegenden Brücke über den Main bei Heidingsfeld.

1738.

Bericht über das Fahr zu Laudenbach, Amts Karlstadt.

s. d. (18. Jhdt.).

2. Verzeichnis der unter den Beständen des k. Kreisarchivs Würzburg vorhandenen Quellen zu einer Geschichte des fränkischen Handels und Verkehrs in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts.

I. Allgemeine Quellen.

Hebung von Schiffahrt und Handel (Kommerzienwesen) im Hochstift Würzburg, Unterhandlungen hierwegen mit Kurmainz, Herstellung eines Krahnens und eines Niederlageplatzes in Würzburg, Einrichtung des Zollwesens, Beilegung von Geleitsirrungen zc.

1750—1793. 168 Prod.

Fragmente aus Akten der geheimen Kanzlei in Würzburg betr. Kommerziensachen in specie den Besuch fremdherrischer Märkte, Vorschuß für arme Unterthanen und Weber im Sinngrund, die Anlegung der von der Donau in den Main einzuleitenden Kommerzienstraße, die beabsichtigte Anlage von Fabriken in Stadtschwarzach, die Überlassung des 10. Teils des Erträgnisses an Beamte, welche das Kommerzium durch ihren Fleiß befördern, Aufrichtung eines Marktes zu Marktsteft durch Brandenburg-Ansbach zc.

1751—1753.

Akten der geh. Kanzlei zu Würzburg betr. den eventuellen Handel und die ev. Einfuhr des kurbayr. Salzes in die Würzburger Lande und der Würzburger Weine in die kurbayerischen Lande.

1762—1771.

Frachtsätze für Spedition von Kaufmannswaren von der Niederlage zu Würzburg aus an andere Handelsplätze; Dekrete wegen Verzollung dieser Waren.

1774—1777.

Akten der geh. Kanzlei zu Würzburg betr. die von München vorgeschlagene Kommission und mündliche Unterredung bez. der mehreren Beiziehung der Transitgüter zwischen Kurbayern und Würzburg, die Spedition über die Würzburger Niederlage der seither zu Land direkt von Frankfurt oder Mainz über Memmingen gehenden Tiroler und italienischen Güter, die Beförderung zu Land der zur hiesigen Niederlage gehenden Nürnberger Kaufmannsgüter.

1776.

Gesuch des Handelsmannes Gätschenberger zu Würzburg um Förderung des Güterzuges durch die hannoverschen und würzburgischen Lande; Korrespondenz hierüber zwischen den Regierungen der genannten Länder.

1785.

Akten der geh. Kanzlei zu Würzburg betr. die Beschwerde des Herzogs von Sachsen-Weimar wegen Beschränkung des Handels seiner Unterthanen aus dem Amte Lichtenberg in den würzb. Ämtern Fladungen, Mellrichstadt und Neustadt.

1787. 1788.

Verordnung des Fürstbischofs Franz Ludwig in Würzburg über den Verkauf eingeführter Waren in Würzburg.

1794 Apr. 30. (3 gedruckte Exempl.)

Vorschläge eines Unbekannten, wie die Spedition der Kaufmannsgüter im Hochstift Würzburg zu des Landes und jedes einzelnen Nutzen zu heben, und Gedanken über die Nützlichkeit der nächtlichen Straßenbeleuchtung.

18. Jahrh.

Kurmainzische Verordnungen über Handel und Verkehr, Messen und Märkte.
1665—1767.

Das Handels- und Gewerbswesen im Erzstift Mainz im allgemeinen, Hebung und Förderung desselben durch Errichtung von beständigen Warenniederlagen, Belebung der Messen durch Gewährung der Zollfreiheit ꝛc.
1747—1752.

Berichte kurmainzischer Ämter über den Verkehr fremder Fuhrwerke in ihren Bezirken und die Beschaffenheit der Ladungen.
1765.

II. Kommerzienkommission.

Ernennungsdekrete für wirkliche und Titular-Kommerzienräte zu Würzburg.
1747—1791.

Projekt der Errichtung einer „Commercialbanco", mitgeteilt von dem Ritterhauptmann v. Rüdt.
1763.

III. Handels- und Wechselrecht.

Bericht und Gutachten des Würzburger Handelsstandes betr. das einzuführende Wechselrecht.
1743 u. 1744.

Hochf. würzb. Wechselordnung, Entwurf einer solchen von dem Kanzler F. L. v. Fichtl.
1746.

Der Art. 10 der Würzburger Handelsordnung vom 18. Januar 1742 wird dahin erläutert, daß die ausgelernten Handelsjungen künftighin von ihren drei Servisjahren wenigstens eines in einem fremden berühmten Handelsplatze zubringen sollen.
1770.

Einschränkung der Dauer der Beweiskraft von Geschäftsbüchern Gewerb- und Handelstreibender in Schuldforderungssachen derselben.
1781/82.

Wechselordnung für Kurmainz und die hierüber getroffenen Verfügungen.
1709—1784.

IV. Messen und Märkte.

Wechselseitiger Besuch der Messen und Märkte in Kurmainz und den angrenzenden Ländern durch Gewerbetreibende, Vornahme der sog. Warenbeschau hierbei und Erhebung eines Beschau- und Standgeldes.
1602—1784.

V. Wage.

Verbesserung des Wagwesens zu Würzburg, neue Ordnungen.
1746—1764.

Verbesserung der Würzburger Wagordnung von 1708.
1751. 1751—1772.

Entwurf einer neuen Würzburger Wagordnung.
1768.

Überlassung des dem Würzburger Oberrate zustehenden Anteils an den Waggefällen an die Hofkammer gegen Verzicht dieser Stelle auf ihren Sportelgefällen-Anteil beim Oberrate.

1772. 1773.

VI. Handel zu Kitzingen.

Fragmentärer Akt der geh. Kanzlei zu Würzburg betr. die bessere Einrichtung und Förderung des Kommerziums zu Kitzingen.

1749. 1750.

VII. Etablissements von Handelsleuten in Würzburg.

Beschwerden des Handelsstandes zu Würzburg gegen den Handelsbetrieb der Judenschaft, der Hausierer und sonstiger Unberechtigter.

1790—1791. 22 Prod.

VIII. Bestimmte Handlungszweige.

Würzburger Gebrechenamtsakten über das Fruchtwesen im Hochstift, Fruchtaufkauf und -Ausfuhr, Fruchtsperre und -Vorräte.

1725. 1754—1767.

Geschäftsbetrieb, Vermögensstand und Schuldenwesen der privil. Tabaksfabrik zu Würzburg, weitere Verpachtung des Tabaks, Erhebung eines Tabaksaufschlages.

1776—1783.

Akten der geh. Kanzlei zu Würzburg betr. das Weinkommerzium in specie die Einkellerung der von Ausländern in Würzburg und auf dem Lande eingekauften Möste, die Weinunterkäufer, die Wainaich, die Hebung des Weinhandels.

1772. 1780—1783.

Verbot der Schmalzausfuhr aus dem Hochstift Würzburg, Anlegung eines Schmalzmagazins in Würzburg.

1764.

IX. Post.

Alexander Ferdinand Fürst Thurn und Taxis bestätigt den Vergleich von 1751 zwischen ihm und dem Bischof zu Würzburg wegen verschiedener Beschwerden bezüglich der durch die Postwagen verführten Kaufmanns- und anderer zollbarer Waren 2c.

1752.

X. Münzwesen.

Das Münzwesen im Hochstift Würzburg, Verordnungen und Erlasse hierwegen, Instruktionen, Berichte, Berechnungen, Projekte 2c.

1746—1753.

Akten und Protokolle über das Münzwesen des Hochstifts Würzburg.

1752—1769.

Metzgersche Münztabelle über den Wert von Goldgeld.

Nach 1759.

Valvationstabelle der Kurs habenden Silbermünzsorten.

1765.

Würzburger Gebrechenamtsakten betr. den Tarif, nach welchem die kaiserl. russischen Münzsorten ausgewechselt werden sollen.

1799.

Untersuchung, wie verschiedene Goldsorten an den berühmtesten Wechsel- und Handelsplätzen gegen Wiener Current anzubringen sind, woraus unschwer zu ermessen sein wird, ob ein Verlust des Goldes nach der Österr. Valvation zu befahren stehe.

18. Jahrh.

XI. Handelsstraßen.

Würzburger Kabinetsakten, enthaltend weltliche Regierungs-, Gebrechen- und bezw. Kommerzial- und andere Straßenreparations-Akten.

1766—1790.

Fragmentärer Akt des Würzburger Kabinets betr. die Anlage einer Land- und Commerzstraße von der Donau an den Main und von da in den Rhein, in specie die Straße von Günzburg und Ellwangen nach Röttingen und Würzburg 1751. 1752. Mit einem Kärtchen.

Die von Hohenlohe-Schillingsfürst und Kurmainz dem Hochstifte Würzburg vorgeschlagene Errichtung neuer Poststraßen.

1755. 1757.

Akten der Würzburger geh. Kanzlei betr. die Reparatur der würzb. Haupt-land- und Geleitsstraßen, hier der Straße von Nürnberg über Marktbibart und Kitzingen, dann von Würzburg nach Frankfurt.

1763—1766.

Fragmentärer Akt der Würzburger geh. Kanzlei betr. die von Sachsen-Weimar-Eisenach verlangte Chausseeeinrichtung von Mellrichstadt über Ostheim nach Meiningen.

1782—1786.

XII. Zoll.

Sammelakt der Würzburger geh. Kanzlei betr. Zoll und Mautsachen, bes. Korrespondenz mit geistlichen und weltlichen Großen, Gewährung von Zollpatenten und Freipässen.

2 Fasc., 1737—1791.

2 Elaborate Unbekannter über die Zollgerechtsame des Hochstifts Würzburg.

18. Jahrh.

Projekt zur Verbesserung des Zollwesens im Hochstift Würzburg.

18. Jahrh.

Verzeichnis der hochst. würzb. Land- oder Thurnus-Zollstätten.

18. Jahrh.

Designation der Kaufmannswaaren, welche neben dem gewöhnlichen Zoll im Kurmainzischen den Zolloffizianten noch besondere Accidentia geben.

18. Jahrh.

XIII. Geleit.

Herstellung der Sicherheit der Landstraßen beim Herannahen der Frankfurter Messe; Erlaß hiewegen an die weltliche Regierung.

1751.

2 Reskripte der Würzburger Regierung an ihren Kreisgesandten zu Nürnberg

betr. die Einstellung der gewöhnlich von Nürnberg nach Naumburg zum Peter- und Paulsmarkt gehenden Geleitskutsche.

1755. 1756.

XIV. Manufakturen und Zünfte.

Das Gewerbs- und Zunftwesen der Wollenweber, Tuch- und Zeugmacher im Erzstift Mainz und Fürstentum Aschaffenburg.

1569—1804.

Hofkammerakten betr. Anpflanzung von Maulbeerbäumen und Förderung der Seidenzucht im Hochstift Würzburg.

1753—1775.

Akten der geh. Kanzlei zu Würzburg betr. die Erweiterung der Wollentuchfabriken im Lande, die Besteuerung ausgeführter roher Landwolle.

1778.

Errichtung einer Tabakspfeifenfabrik zu Röllfeld.

1786—89.

Errichtung einer Saitenfabrik zu Aschaffenburg.

1789—90.

III. Sonstige Quellen.

Die Akten der Handels-Innung („Handlungskompagnie zu Pferd") der Stadt Würzburg und des späteren Handelsrathes. Dieselben befinden sich im Besitze der unterfränkischen Handels- und Gewerbe-Kammer.

Von Privaten übermittelte Aktenstücke, insbesondere mehrere Konvolute, welche der nunmehr verstorbene Schiffer und Hafenmeister Schön dem Verfasser überließ.

Der „Generalbericht über die Verwaltung der Fürstenthümer Ansbach und Bayreuth vom Regierungsantritt des Königs im Jahre 1792 bis 1. Juni 1797, verfaßt und Sr. Kgl. Majestät übergeben von Minister von Hardenberg, Berlin 1797", (Geheimes preuß. Staatsarchiv in Berlin) wurde von uns in einer Abschrift benutzt. Dieses interessante Aktenstück ist vor kurzem nebst einem einführenden Vorworte herausgegeben worden. (Hardenberg und seine Verwaltung der Fürstenthümer Ansbach und Bayreuth von Dr. Christian Meyer, kgl. preuß. Archivar I. Klasse in Breslau, im Selbstverlag des Verfassers.)

Inhalts-Verzeichnis.

waren. — Das Zollwesen. — Einiges über seine geschichtliche Entwickelung in Franken. — Die Zollrolle. — Mainzölle. — Wichtigkeit der Anzollstätten. — Die verschiedenartigen Landzölle. — Beispiele für die Belastung des Verkehrs. — Erhebung des Zolles nach Maß und Gewicht. — Verwendung der Zolleinnahmen. — Zollbefreiungen. — Personal des Zolldienstes. — Gespanntes Verhältnis zu den Schiffern und Fuhrleuten. — Die ersten Reformen auf dem Gebiete des Zollwesens. — Die Reformen im Zusammenhange mit den Niederlagsbauten. — Niederlage in Ochsenfurt. — Die Einrichtung des Kommerzienwesens in der Stadt Kitzingen und die Zollermäßigungen i. J. 1746. — Weitere Maßregeln nach dem Tode Friedrich Karls (1746). — Einrichtungen für den Handel in der Stadt Würzburg. — Erweiterung der Ochsenfurter Niederlage. — Die Marktbreiter Niederlage. — Einführung einer neuen Zollrolle für das Hochstift. — Die neue Zollordnung für Brandenburg-Ansbach. — Stimmen für die Erhöhung der Zölle in Würzburg. — Thätigkeit bezüglich des Judenleibzolles. — Sonstige Gegenstände des Kommerzienwesens: Kommerzienkommission, Wechselrecht, Handelsinnung, Messen, Maß und Gewicht, Münzwesen, Handelspolitik bei einzelnen Handelszweigen. — Ergebnisse.

III.

Das Kommerzienwesen am Rheine und seine Wiederaufnahme in Mainz um die Mitte des 18. Jahrhunderts (1746—1755). S. 117—195.

Einfluß von Kurmainz auf die fränkische Handelspolitik. — Das Kommerzienwesen am Rheine und die Handelsbedeutung Frankfurts. — Die kriegerischen Zeiten des 17. und des beginnenden 18. Jahrhunderts. — Die Einschränkung des Mainzer Handels auf die Spedition. — Die Reformperiode. — Beginn einer nachhaltigen und intensiven Wirksamkeit seit dem Jahre 1746 mit der Gründung der Messen, der Einsetzung einer Kommerzienkommisssion und einer Reihe anderer Maßregeln. — Die Denkschriften. — Thätigkeit zur Heranziehung des Handels und der Industrie. — Einige Handelszweige. — En gros-Niederlagen in Mainz. — Die Mittel zur Förderung der Messen. — Der Mainzer Handelsstand. — Die Handlungskompagnie. — Die Konkurrenz von Frankfurt. — Verhandlungen und Verträge mit anderen Ständen. — Maßregeln für die Rhein- und Mainschiffahrt. — Diverse Maßregeln und Gegenstände des Kommerzienwesens. — Ergebnisse.

IV.

Die kurmainzischen Bestrebungen und die Handelspolitik Adam Friedrichs von Seinsheim, Fürstbischof von Würzburg und Bamberg (1755—1779). S. 160—224.

Die Ablenkung des Verkehrs von der Spessartstraße durch die kurmainzische Handelspolitik. — Streitigkeiten und Reichskammergerichtsprozeß zwischen Mainz und Würzburg, Schädigung des Verkehrs hiedurch. — Übergang zur vertragsmäßigen Handelspolitik. — Vertrag zwischen Kurmainz und Ansbach 1764. — Gegenmaßregeln seitens Würzburgs und Reichskammergerichtsprozeß mit Schwarzenberg-Breit. — Erörterungen und Erwägungen, Verhandlungen vor dem Anschluß Würzburgs an den Mainz-Ansbacher Vertrag. — Beförderung der Annäherung durch die mit der Ausführung des preußischen Deklarationspatentes vom 16. April 1766 verbundene Rheinsperre bei Wesel. — Der Handelsvertrag Mainz-Ansbach-Würzburg-

Bamberg vom 6. September 1766 und die vertragsmäßige Organisation des Mainhandels (Zollbefreiung, Rangordnung, Niederlags- und Krahnenbau in Würzburg, Chausseebau Würzburg-Nürnberg, Handelsgericht). — Feinde der neuen Organisation des Mainhandels und Gegenmaßregeln. — Die Abschwenkung von Kurmainz zu den Südweststaaten. — Versuch mit dem Aschaffenburger Stapelrecht. — Erneuerung des Geleitsstreites zwischen Kurmainz und Würzburg. — Diverse Gegenstände des Kommerzienwesens unter Adam Friedrich.

V.

Die fränkische Handelspolitik unter Franz Ludwig von Erthal und die preußischen Bestrebungen in Franken (1779—1800). S. 225—300.

Die Änderung der kurbayerischen Handelspolitik. — Die Mautlinien der Donaustaaten. — Beziehungen zwischen Franken und Kurbayern. — Entfremdung Kurbayerns und dessen Begünstigung des Neckarhandels seit 1778. — Die gemeinschaftliche Handelspolitik Württembergs, Kurbayerns und der Kurpfalz und die Entwickelung des Neckarhandels. — Gegenberechnungen und Maßregeln im Hochstift Würzburg. — Das neue Programm der fränkischen Handelspolitik. — Verhandlungen mit den Untermainstädten wegen Zollerleichterungen mit Kurmainz wegen der freien Schiffahrt. — Vertrag zwischen Würzburg und Kurmainz vom Jahre 1784. — Anschluß Ansbachs und Bayreuths an das Hochstift Würzburg und Vertrag. — Neue bedeutende Zollerlässe für den Rhein- und Donauverkehr. — Begünstigung der nordsüdlichen Landverkehrsstraße. — Herstellung der in Betracht kommenden Chausseen. — Die Entwickelung des Miltenberger Mainhandels durch die Auflösung der Main-Rangschiffahrt und die Ansiedlung Gätschenbergers in Miltenberg. — Die Krisis des Schiffergewerbes. — Die nordsüdliche Straße, jetzt Hauptverkehrslinie Frankens. — Anschluß an den Weser- und Elbhandel, Leitung des Verkehrs nach Süden und Südwesten. — Handel und Handelspolitik in den letzten Jahren des 18. Jahrhunderts nach dem Tode Franz Ludwigs. — Die Bestrebungen zur Förderung des böhmisch-französischen Zwischenhandels. — Die preußische Handelspolitik in Franken. — Verschiedene Gegenstände des Kommerzienwesens. —

VI.

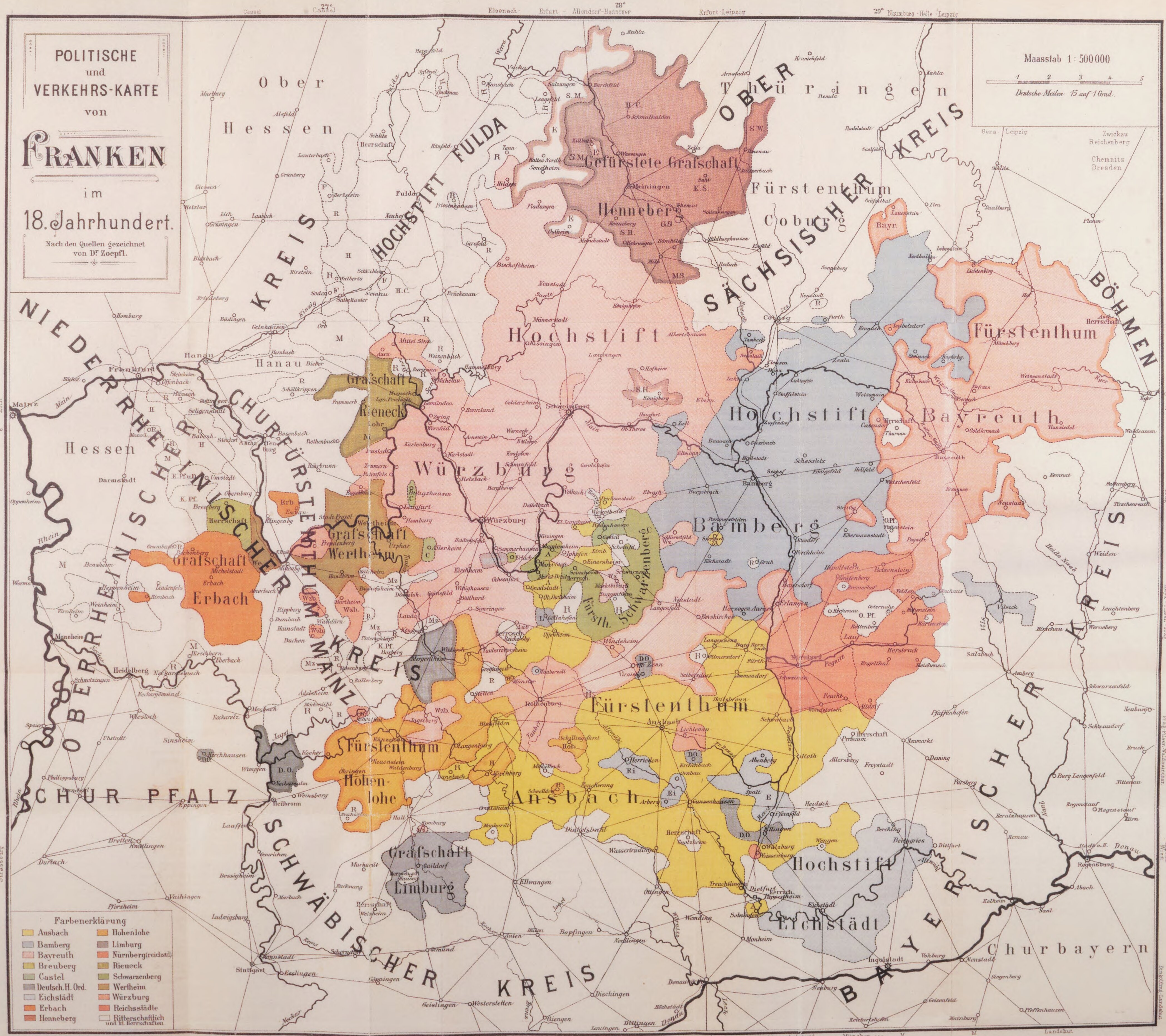
Schlußbemerkungen S. 301—328.

Die Resultate der fränkischen Handelspolitik des 18. Jahrhunderts. — Andere Urteile. — Skizze der Entwickelung des 19. Jahrhunderts. — Aufgaben der Gegenwart. —

Lippert & Co. (G. Pätz'sche Buchdr.), Naumburg a/S.



Lfde. Nr.	Haupt Bestandtheile.	qkm.	Lfde. Nr.	Haupt Bestandtheile.	qkm.
1	Ober-Main	2020			21110
2	Rodach	1030	9	Mümling u. Gersprenz	1000
3	Itz u. Baunach	1470	10	Spessart	1530
4	Regnitz	7620	11	Kinzig	1090
5	Mittel-Main	3520	12	Bieber u. Rodau	500
6	Saale	2760	13	Nidda	1920
7	Tauber	1850	14	Unter-Main	450
8	Odenwald	840		Zusammen	27600
		21110			



Karte zu: Zoepfl, Fränkische Handelspolitik im Zeitalter der Aufklärung.